

Inhalt. Das Schloss zu Schwerin. — Eisenbahn-Kuppelung. — Johannes Dalmann †. — Mittheilungen aus Vereinen: Architekten- und Ingenieur-Verein zu Kassel. — Architekten-Verein zu Berlin. — Vermischtes. Vorbereitungen für eine Inventarisierung und Aufnahme der Baudenkmale in der Pro-

vinz Brandenburg. — Genossenschaft deutscher Techniker. — Konkurrenzen: Ausserordentliche Monats-Aufgaben und Parallel-Aufgaben des Architekten-Vereins zu Berlin. — Brief- und Fragekasten.

Das Schloss zu Schwerin.

(Hierzu die mit No. 33 vorausgeschickte perspektivische Ansicht des Schlosses.)

Es ist kein neues, bisher noch nicht gekanntes Bauwerk, mit dem die nachfolgenden Zeilen sich beschäftigen wollen. Seit 18 Jahren bereits ist Schloss Schwerin vollendet und von seinen fürstlichen Bewohnern in Besitz genommen. Seit 7 Jahren liegt eine, mit den grössten Mitteln durchgeführte Publikation über den Bau vor, wie sie sorgfältiger und vollständiger wohl noch keinem modernen Baudenkmale Deutschlands gewidmet worden ist.*) Aber Schloss Schwerin ist noch immer zu wenig gekannt und gewürdigt. Die Stadt liegt abseits von der grossen Heerstrasse der Touristen, die zumeist auch von reisenden Architekten eingehalten zu werden pflegt, und jene Publikation, deren Text durch das Riesenformat des Buches ohnehin gegen Lektüre geschützt ist, hat ihrer Kostbarkeit wegen doch nur begrenzte Verbreitung gefunden. — So ist es, unserer Ansicht nach, kein ganz müssiges Unternehmen, wenn wir in etwas eingehenderer Beschreibung und Würdigung des Bauwerks es versuchen, unsere Fachgenossen wiederholt auf die Bedeutung desselben aufmerksam zu machen. Bereits im Jahre 1871, als wir über eine Exkursion des Berliner Architekten-Vereins nach Schwerin berichteten, hatten wir eine derartige Mittheilung in Aussicht genommen und sehr wider unseren Wunsch ist es geschehen, dass sie durch äusserliche Hindernisse sich so lange verzögert hat. —

Eine Fülle einzelner Vorzüge, die sich harmonisch vereinigen, giebt dem Schweriner Schlosse einen Reiz, der in dieser Art wohl von wenigen ähnlichen Bauwerken unseres Zeitalters erreicht wird.

Zu rühmen ist vor Allem die herrliche Lage des Schlosses auf einer Insel in der südlichsten Bucht des grossen Schweriner Sees, die durch zwei Brücken einerseits mit der Stadt, andererseits mit dem Schlossgarten verbunden ist. In dichter Nähe des lebendigen Verkehrs ist es dem Treiben desselben doch entrückt und gewinnt durch seine unmittelbare Berührung mit der freien Wald- und Wasser-Landschaft einen poetischen Anhauch, der durch die mit ausserordentlichem Geschick erfolgte Ausbildung der Insel zu einem Burggarten noch erheblich gesteigert worden ist.

Dieser Stimmung fügt der malerische Aufbau des Schlosses, die romantische Erscheinung seiner durch Thürme und Giebel reich belebten Silhouette sich trefflich ein. Und seine Romantik entpuppt sich in der Nähe durchaus nicht etwa als eine durch fürstliche Laune geschaffene Theater-Dekoration. Sie hat ihre historische Berechtigung in der Thatsache, dass der jüngste Schlossbau nur die Vollendung eines Werkes ist, an dem die Fürsten Mecklenburgs seit 4 Jahrhunderten geschaffen haben, dass umfangreiche und charakteristische Reste der früheren Anlagen erhalten und in den Neubau verwebt worden sind. Sie hat aber auch an sich selbst volle Berechtigung, indem der Maassstab, die Durchführung und die künstlerische Gestaltung des Bauwerks die Probe bestehen und über den monumentalen Rang desselben keinen Zweifel aufkommen lassen. Ganz freilich verleugnet das Werk nicht den Stempel seiner Zeit und man kann den Wunsch kaum zurückhalten, dass die Auswahl der Baumaterialien eine strengere gewesen sein möchte. Aber gern trägt man den Umständen, welche diesen Mangel verschuldet haben, Rechnung und übersieht denselben, wenn man bei näherer Betrachtung des in allen Theilen mit fürstlicher Opulenz ausgestatteten Bauwerks einerseits des hier entfalteten, wahrhaft verschwenderischen Reichthums an künstlerischen Ideen inne wird, andererseits aber die volle einheitliche Wirkung des Ganzen empfindet.

Der Eindruck, der sich aus einer solchen näheren Betrachtung des Schweriner Schlosses ergibt, übertrifft in der That selbst hochgespannte Erwartungen. Nichts Besseres glauben wir zu seinem Lobe sagen zu können, als dass der Bau, obwohl die Architekten desselben sich grösstentheils noch unter den Lebenden befinden, obwohl seine einzelnen Motive zumeist durchaus nicht originell sind, sondern ein

altbekanntes Gesicht tragen, uns in seiner Gesamtheit doch nicht wie ein gemachtes, sondern mehr wie ein gewordenes Werk angemuthet hat. Wer in die Mysterien künstlerischer und speziell architektonischer Erfindung eingeweiht ist, hat leider meist die glückliche Naivetät des Schauens eingebüsst und sieht in jedem Werke, das ihm entgegentritt, zunächst und hauptsächlich die Arbeit des Künstlers und dessen individuelle Technik. Hier tritt dieses Moment von vornherein in die zweite Linie, weil stärker und un widerstehlicher der eigenartige und durch seine Eigenart anziehende Charakter des Bauwerkes sich geltend macht.

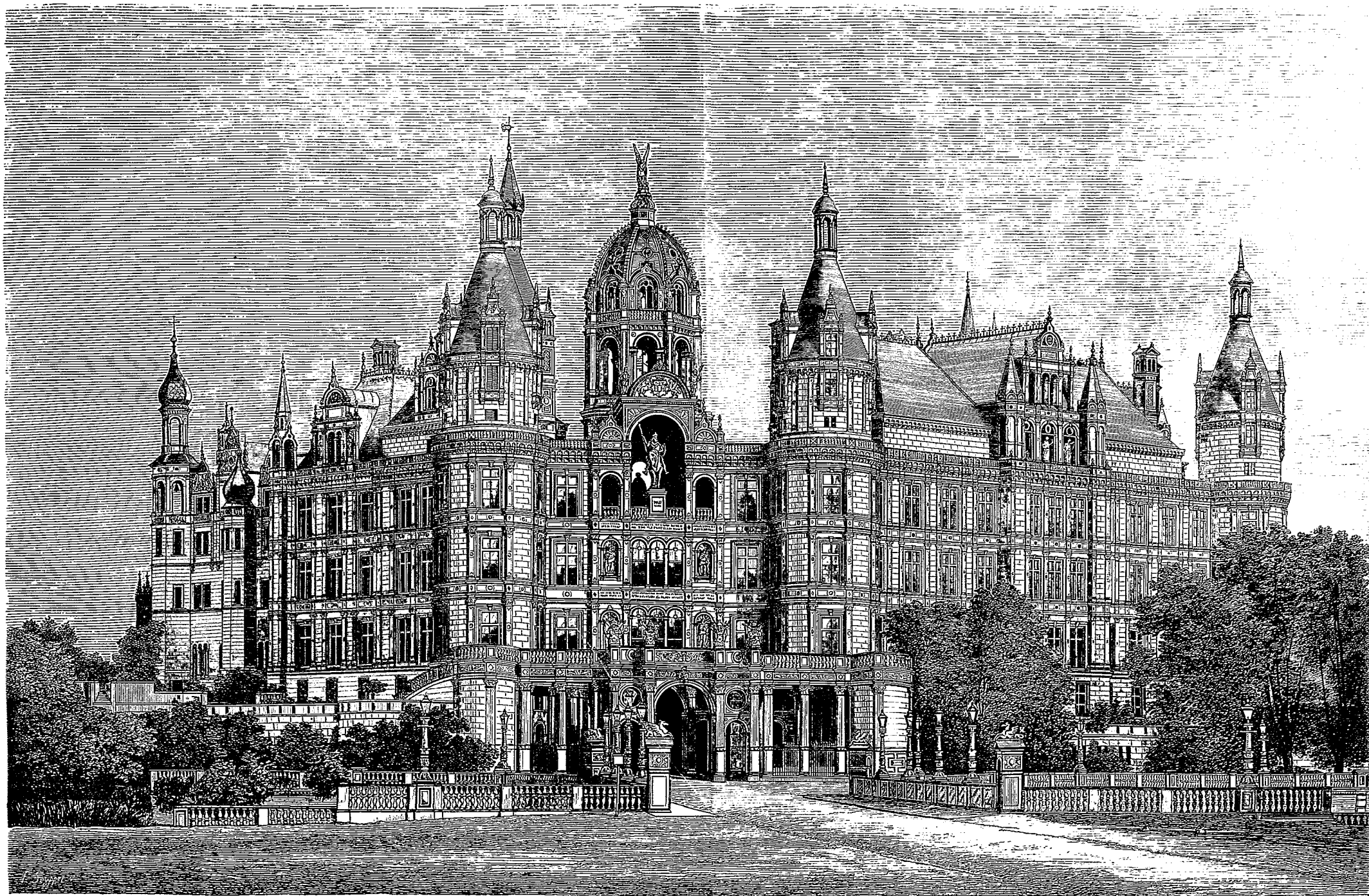
Zweifelloos ist dieser Charakter wesentlich dadurch bedingt worden, dass das Schweriner Schloss so ausgedehnte Reste der älteren Anlagen umfasst. Wollten die Architekten des Neubaus ein möglichst einheitliches Werk schaffen — denn dies war des fürstlichen Bauherrn Ideal — so waren sie genöthigt, sich zum Theil direkt an die Architektur jener Reste anzuschliessen, im Uebrigen aber sich von ihr bis zu einem gewissen Grade beeinflussen zu lassen. Sie haben dies mit mehr oder weniger Glück gethan und jedenfalls da die besten Erfolge erzielt, wo sie am wenigsten von diesem Gesichtspunkte abgewichen sind. —

Für eine Beschreibung des Schweriner Schlosses ergibt sich aus dieser Sachlage die Nothwendigkeit, mit einer Geschichte desselben zu beginnen.

Ursprünglich der befestigte Sitz der von den Sachsenherzögen eingesetzten Grafen von Schwerin, war die an Stelle des heutigen Schlosses stehende Burg ein Bollwerk gegen die Obotriten. Sie verlor diese Bedeutung, nachdem die nordslavischen Stämme zum Christenthum bekehrt worden waren und die Herzöge von Mecklenburg unter den Fürsten des Deutschen Reiches zählten. Als Herzog Albrecht I im Jahre 1358 die Grafschaft Schwerin kaufte, wählte er die Burg zu seiner Residenz, was sie — mit wenigen Ausnahmen — auch für seine Nachfolger geblieben ist.

Von den Bauten jener ältesten Perioden ist unter den mannichfaltigen Veränderungen, welche das Schloss im Laufe der Zeit erfahren hat, nichts bis auf unsere Tage überkommen. Die ältesten, noch erhaltenen Theile, das „lange Haus“ (*b₁, b₂ u. b₃* im Grundriss des Festgeschosses) sowie das „Bischofhaus“ (*t.* desselb. Grundr.) baute Herzog Magnus (1477—1503). Der von diesem Herzog begonnene Bau eines Zeughauses an der Nordwestseite des Schlosshofes, dem wahrscheinlich schon damals durch die umschliessenden Gebäude die Gestalt eines unregelmässigen Fünfecks gegeben war, ist bei dem letzten Neubau beseitigt worden. Dasselbe Schicksal haben, nebst mehreren in der Spätzeit aufgeführten Gebäuden, die auf derselben Seite des Hofes errichteten Bauten des Herzogs Heinrich V. (1503—1552) gehabt und jene älteren Theile sind demselben wohl nur entgangen, weil sie in den ersten Regierungsjahren des Herzogs Johann Albrecht (1552—1576) durch den Baumeister Valentin von Lira einer architektonischen Neugestaltung unterzogen worden sind, welche sie zu den künstlerisch werthvollsten und interessantesten Gliedern des Schlossbaues gemacht hat. Neue Schöpfungen desselben Herzogs, unter dem auch die, in der Gestaltung des Burggartens noch heute deutlich erkennbare Befestigung des Schlosses ins Werk gesetzt wurde, sind der Schlosskirchen-Flügel (*b₄ bis b₆*) und das Gebäude über der Schlossküche (*s, u, r,*) beide durch den Baumeister Johann Baptista Parr erbaut. Die äussere Erscheinung, in der diese Theile heute sich darstellen, ist jedoch gleichfalls nicht mehr die ursprüngliche, sondern spiegelt eine fernere, bedeutungsvolle Phase des Schlossbaues, welche in die Regierung des Herzogs Adolph Friedrich (1608—1658) fällt. Im Anschluss an die Bestrebungen seines Grossvaters, Johann Albrecht, der mit seiner Restauration der älteren Bautheile eine möglichst einheitliche Gestaltung des Schlosses hatte erzielen wollen, fasste dieser baulustige Fürst einen noch weitergehenden Plan, der auf nichts Geringeres hinauslief, als dass alle einzelnen Bautheile mit einander fortlaufend verbunden, auf gleiche Höhe und äusserlich unter eine einheitliche Architektur gebracht werden sollten; für das Innere des Hofes war eine zweigeschossige offene Arkaden-Gallerie beabsichtigt,

*) Das Schloss zu Schwerin, Bauperioden: A. Demmler 1844—51, A. Stüler 1851—57, bearbeitet und herausgegeben von A. Stüler, E. Prosch, H. Willebrand. Mit 40 Tafeln, 1 Frontispice und 41 in den Text eingedruckten Vignetten. Berlin 1869, Verlag von Ernst & Korn. (63×47cm) Die unserem Aufsatze beigegebenen Illustrationen, mit Ausnahme der nach einer Original-Photographie gezeichneten Haupt-Perspektive, sind diesem Werke entlehnt, bezw. nach demselben bearbeitet.



Nach einer Photogr. von v. Geldern.

DAS SCHLOSS ZU SCHWERIN.

X. A. v. P. Meurer, Berlin.

Der 30 jährige Krieg unterbrach die Ausführung dieses von dem niederländischen Baumeister Ghert Evert Pilot entworfenen Plans, bevor der Umbau über jene beiden Schlosstheile und eine theilweise Restaurirung des Zeughauses hinaus gelangt war.

Was die Nachfolger Adolph Friedrich's bis zur Neuzeit an dem Schweriner Schlosse gebaut haben, kann an dieser Stelle unberücksichtigt bleiben, da es durchweg unbedeutend war und beim letzten Neubau beseitigt wurde. Das Interesse der Herzöge für das Haus ihrer Ahnen erlosch so gut wie ganz, seitdem dieselben um die Mitte des vorigen Jahrhunderts ihre Residenz von Schwerin nach Ludwigslust verlegt hatten. Zwar blieb das Schloss Sitz einiger Behörden, doch verfiel dasselbe mehr und mehr und gerieth allmählich in unwohnlichen Zustand. Als Grossherzog Paul Friedrich (1837—42) Schwerin wiederum zur Residenz wählte, konnte

er sich mit dem Gedanken, hier seine Wohnung zu nehmen, nicht befrieden, sondern begann gegenüber dem Schlosse, in dem an die Stadt stossenden, zu einem weiten, freien Platze gestalteten „alten Garten“, den Bau eines neuen Palais.

Anders dachte der, nach dem frühen Tode seines Vaters Paul Friedrich in jugendlichem Alter zur Regierung gelangte Grossherzog Friedrich Franz II. Wie derselbe seinen Wohnsitz sofort wieder im alten Schlosse aufschlug, so stand auch von vorn herein bei ihm die Absicht fest, dasselbe durch einen Restaurations- bzw. Vollendungs-Bau in glanzvoller Gestalt zu erneuern. Die Ausführung des Palais am alten Garten wurde eingestellt und der Hofbaurath G. A. Demmler erhielt den Auftrag, einen Entwurf für den Schlossbau zu bearbeiten.

(Fortsetzung folgt.)

Eisenbahn-Kuppelung

nebst automatisch wirkender Nothhaken-Vorrichtung, von H. Reinau, Maschinen-Ingenieur, z. Z. Einjährig-Freiwilliger im preussischen Eisenbahn-Bataillon.

Diese Selbst-Kuppelung nebst automatisch wirkender Nothhaken-Vorrichtung wurde von mir auf Grund des Preisausschreibens des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 25. Juni 1873 konstruirt und ich übergebe dieselbe hiermit der Oeffentlichkeit, nachdem mir ein Theil derselben, die Nothhaken-Vorrichtung, durch ein Patent vom 24. Juli 1875 geschützt wurde. —

Man kann, um eine genügende Betriebssicherheit zu erzielen, unter zwei Methoden der Kuppelung wählen. Bei der ersten ordnet man eine doppelte Hauptkuppelung an, und zwar so, dass der Haken des einen Wagens in die Schlinge des andern, und umgekehrt einfällt. Bei dieser Anordnung kommt die Reservekuppelung in Wegfall und es muss die Kuppelung symmetrisch zur Längsaxe des Wagens vorhanden sein. Die Konstruktion verbindet mit dem Vortheil einer sehr grossen Betriebssicherheit den Nachtheil, dass jedes Kopffende des Wagens gekuppelt werden muss und das Kuppeln und Entkuppeln der Wagen eine ziemlich lange Zeitdauer in Anspruch nehmen.

Die zweite Anordnung kann die sein, dass eine Haupt- und eine Reserve-Kuppelung an jedem Kopffende des Wagens vorhanden ist. Diese Konstruktion bedingt eigentlich 3 verschiedene Arbeiten beim Kuppeln und Entkuppeln der Wagen, oder, wenn die Entkuppelung auf einmal geschehen soll, wenigstens einen sehr komplizirten Mechanismus.

Ich entschied mich bei der zu besprechenden Konstruktion für die zweite angegebene Anordnung und vermied den bezeichneten Uebelstand derselben dadurch, dass ich die Reserve-Kuppelung so mit der Hauptkuppelung in Verbindung brachte, dass die erstere einhakt, wenn die letztere sehr stark in Anspruch genommen wird und also die Möglichkeit eines Bruches in Aussicht tritt. Die Reserve-Kuppelung hakt dagegen wieder aus, sobald der Zug nachlässt, wonach das Entkuppeln derselben bei meiner Konstruktion fortfällt und die Haupt-Kuppelung durch die Drehung eines einzigen Hebels gelöst werden kann.

Beschreibung. Der Zughaken *a* (siehe umstehende Figuren), dessen Angriffsflächen vertikal stehen, ist keilförmig konstruirt und sitzt an einem, in horizontaler Ebene um die Zugstange drehbaren Winkelhebel *b*, der vermittle einer Ga-

bel *c*, die auf der Welle *d* lose aufsteckt, gedreht wird. An der linken Seite des Wagens befindet sich ausserhalb des Wagenkastens ein Hebel *f* mit Kontrgewicht auf der Welle *e*, der zum Entkuppeln dient. — Die Welle hat ihre Stützpunkte in den Trägern *h* und *g*, von denen der letztere gegabelt ist und in seinem Ausschnitt eine Hülse trägt, die mit der Gabel und dem Reservehaken *e* aus einem Stück geschmiedet ist. Die Drehung der Hülse wird durch einen Knaggen *o* auf der Welle, der in einen Einschnitt der Hülse greift, bewirkt. Der Knaggen steht in gleicher Flucht mit dem Hebel des Gegengewichts und dient bei vorgelegtem Hebel zur Uebertragung des Druckes vom Gegengewicht auf die Gabel *c* und den Schenkel des Winkelhebels *b*; er bewirkt dadurch eine Drehung des Zughakens von links nach rechts. Dieser Druck wird erhöht durch das Gewicht des Reservehakens, der mit der Gabel ein einziges Stück bildet. Da sich der Zughaken des anderen Wagens in entgegengesetzter Richtung zu drehen sucht, so erhalten die beiden Zughaken das Bestreben, durch Druck gegeneinander zu wirken und es ist daher ein Selbstentkuppeln während der Fahrt unmöglich.

Den Drehpunkt des Zughakens lege ich 48mm aus der Mitte nach links und mache die Angriffsfläche des Zughakens senkrecht zur Verbindungslinie zwischen Drehpunkt und Mitte der Zughaken-Angriffsfläche, wobei ich den Vortheil erreiche, dass die Angriffsfläche des zu entkuppelnden Zughakens sich zuerst ein wenig vorwärts bewegt und eine Anspannung der Zugfeder vermieden wird. Um bei den Längsschwankungen des Wagens dem Kanten der Zugstangenköpfe vorzubeugen, runde ich die Angriffsflächen des Zughakens in vertikaler Richtung nach einem Radius von 2m ab, bzw. einem Radius = der Entfernung zur nächsten Wagenachse. —

Damit die Höhendifferenzen der Wagen, die bis 100+25mm gehen, ohne Einfluss auf den guten Schluss der Kuppelung sind, muss der Zughaken mindestens eine Höhe von 220mm haben. Um bei ungekuppelten Wagen ein Ueberschlagen der Zughaken nach rechts zu verhüten, bringe ich unter dem Zughaken an einem Träger *i* von Flacheisen eine von den Wagenausenseiten vermittelst Kette *k* und Hebel *l* lösbare Arretirung *m* an. Um diese in ihrer jeweiligen Lage festzuhalten,

Johannes Dalmann

Wasserbau-Direktor in Hamburg †.

Am 27. August d. J. endete die irdische Laufbahn eines weit über die Grenzen seiner engeren Heimath hinaus gekannten Mannes, des hamburgischen Wasserbau-Direktors Johannes Dalmann, eines Mannes, dessen Name den Annalen der Baukunde und der Geschichte der Stadt, der er die Arbeit seines ganzen Lebens gewidmet hat, für immer eingeschrieben bleiben wird.

Ueber Leben und Wirken des Dahingegangenen ist kurze Zeit nach seinem Tode dem Hamburger Archit.- und Ingen.-Verein Bericht von dem Obergeringieur Andreas Meyer erstattet worden. Ein von letzterem in weiterer Ausführung jenes Vortrags unter Zuziehung des Bürochefs Dalmanns, des Bauinspektor Nehls, für die hamburg. Tagespresse verfasster Lebensabriss, der uns im Separatabdruck vorliegt, setzt uns in den Stand, auch den weiteren Kreisen der deutschen Fachgenossen einen Bericht vorzulegen über den Hauptinhalt des bedeutenden Lebens, das nach unerwartet frühem Abschluss vollendet vor uns liegt.

Johannes Dalmann wurde am 4. März 1823 zu Lübeck geboren; er war der einzige Sohn eines Kapitäns in der Lübecker Handels-Marine. Seine Jugenderziehung lag vorzugsweise in den Händen der Mutter, da der Vater, durch seinen Beruf von der festen Wohnstätte meist fern gehalten, die Mutter und den Knaben nur auf einigen, zwischen Küstenplätzen der Ostsee erfolgenden Reisen mitnehmen konnte. Den ersten Unterricht genoss der Knabe bei einem Kandidaten und in einer Lübecker Privatschule, aus welcher er demnächst in ein dortiges Pensionat überging. Des jungen Dalmann sehnlicher Wunsch, Seemann zu werden, schei-

terte an dem entgegenstehenden Willen des Vaters, wodurch der herangewachsene Knabe veranlasst wurde, sich für die Ergreifung des Baufachs zu entscheiden, in der Hoffnung, er werde sich als Zimmermeister und Bauunternehmer am ehesten eine sichere Lebensstellung in seiner Geburtsstadt begründen können. Demzufolge trat unser Dalmann im Jahre 1839 bei einem Lübecker Zimmermeister eine 3 jährige Lehrzeit an, die im Jahre 1842 mit seiner Lossprechung zum Gesellen endete. Aus dieser Lehrzeit ist ihm als Gewinn fürs Leben eine grosse Gewandtheit in der Beurtheilung von Holzqualitäten und Zimmerkonstruktionen geblieben. Neben den Uebungen in den praktischen Fertigkeiten eines Zimmermanns warf Dalmann sich eifrig auf die Erlangung von Kenntnissen in der Mathematik, in welcher ihn der Baumeister v. Motz unterrichtete, der ihm am Schlusse des Unterrichts das Zeugnis besonderen Fleisses theilte, mit dem Hinzufügen, diesen Unterricht mit „grossem Vergnügen“ geleitet zu haben.

Unter der erheblichen Anzahl von Männern der Bau-Praxis, die infolge des grossen Brandes im Mai 1842 nach Hamburg sich wendeten, langte auch der Zimmergeselle Dalmann dort an. Sein Antheil an dem Wiederaufbau Hamburgs hat sich selbstverständlich nur in sehr engen Grenzen gehalten. Humoristisch sagt eine briefliche Bemerkung Dalmanns: „dass der (Zimmermeister und) Professor Fersenfeld ihm gestattet habe, einige Nothbauten ausführen zu sehen.“ — Mehr als die praktische Ausübung seines Handwerks hat ihn damals ohne Zweifel die Fortsetzung des früher begonnenen Unterrichts in der Mathematik gefesselt, in welcher der vor einigen Jahren verstorbene ausgezeichnete Lübecker sein Lehrer war.

Nur mit Mühe konnte der zum Handwerk bestimmte junge Dalmann vom Vater die Erlaubniss erwirken, zu Michael-

befindet sich an dem Hebel rechts jedes Wagens eine Sperrfeder p . — Um eine komplizierte Einrichtung zum Spannen und Lösen der Zugstange zu vermeiden, und um dennoch ein Berühren der Buffer bei gekuppelten Wagen zu erzielen, muss die Zughaken-Angriffsfläche um mindestens 5mm hinter die Verbindungslinie der beiden Buffer fallen. —

Die Kuppelung der Wagen wird einfach durch den Zusammenstoß derselben bewirkt, wobei die Zughakenköpfe a nach links ausweichen und bei um 5mm zusammengedrückten Buffern einfallen; die Kuppelung geschieht hiernach selbstthätig. Soll ein Wagen bloß gestossen werden, so legt man den Hebel f mit Gegengewicht rückwärts, wobei der Knaggen o die Gabel c rückwärts und dadurch den Winkelhebel in die punktirt Stellung w bringt, bei der die beiden Zughakenköpfe sich nicht berühren.

Sind die Wagen zu einem Zuge zusammengestellt, so hat vor Abgang des Zuges der Bremser die Arretirung in die in

nach rechts drehen können. Die Entkuppelung geschieht entweder auf der einen oder anderen Seite des Zuges durch Rückwärtslegen des Hebels f und durch einen Druck, der die Gabel c rückwärts und dadurch den Winkelhebel b in die in Fig. 1 punktirt angedeutete Lage w bringt. Vor der Entkuppelung ist jedoch nöthig, die Arretirung m anzuziehen, damit die Zughaken bei entkuppelten Wagen in ihrer Mittelstellung gehalten werden, was durch einen Zug der unter einander durch 2 Ketten verbundenen Hebel l geschieht.

Sollten während der Fahrt die Zughaken sich durch irgend einen Zufall lösen, so werden die Reservehaken ebenfalls einhaken, da bei gelöster Arretirung die Zughaken, vermöge des Gewichtes des Reservehakens und des Gegengewichtes sich nach rechts drehen werden, und dadurch eine Abwärtsbewegung des Reservehakens erzielt wird. —

Die Vortheile der beschriebenen, von der Wagenaussenseite lösbaren Kuppelung sind kurz folgende:

Fig. 1.

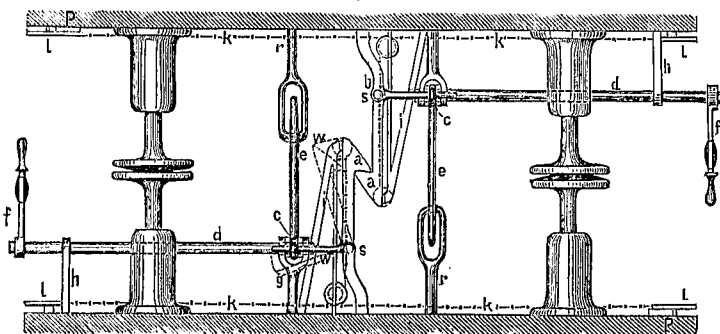


Fig. 2.

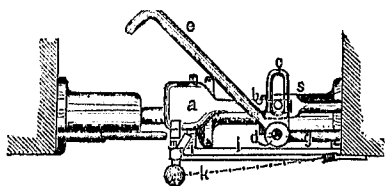


Fig. 3.

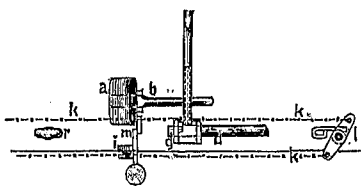


Fig. 4.

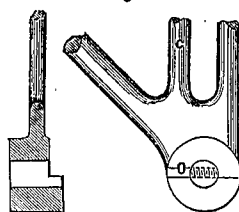


Fig. 2 gezeichnete Stellung zu bringen, wodurch die Wirkung der Arretirung aufgehoben wird und die Winkelhebel b im Falle eines Bruches sich nach rechts drehen können.

Da einem Bruche eine möglichst grosse Inanspruchnahme der Zugstange vorhergeht, so wird der Zughaken sich von der Kopfschwelle entfernen, dadurch wird die Gabel c sich nach vorwärts und der Reservehaken e sich nach abwärts bewegen und bei 125mm Auszug in der Schlinge r , die in der Kopfschwelle durch einen Gummiring abgedrückt ist, festsitzen.

Lässt der Zug nach, so bewegen sich der Winkelhebel und die Gabel c rückwärts, der Reservehaken e aufwärts, und die Zugstangen-Kuppelung wirkt allein. Bricht hingegen die Zugstangen-Kuppelung, so werden die Reservehaken in ihrer Lage bleiben und auch bei nachlassendem Zuge sich nicht auslösen, wenn der Zugstangenkopf s sich rückwärts bewegt, da die Arretirung losgezogen und der übrig gebliebene Theil des Zughakens und event. der unbeschädigte andere sich frei

1. Eine einfache, leicht im Stande zu haltende Kuppelung; im Speziellen die Anordnung, dass die Kuppelung an einem Wagen z. B. vorne links, hinten rechts sich befindet und daher die Stellung des Wagens ohne Einfluss auf die Kuppelung ist.

2. Selbstthätige Kuppelung, daher Ersparung von Menschenkräften und Zeit.

3. Vereinfachung des Rangdienstes, da während der Fahrt entkuppelt werden kann.

4. Guter Schluss der Kuppelung in jeder Stellung des Wagens, in Kurven sehr gute Einstellung der Zughaken, vermöge ihrer horizontalen Drehbarkeit.

5. Selbstthätige Kuppelung und Entkuppelung der Reservehaken.

6. Sehr einfache Operation beim Entkuppeln durch einen Druck auf den rückwärts gelegten Hebel f .

Berlin, 11. August 1875.

H. Reinau.

lis 1842 die Berliner Bauakademie beziehen zu dürfen. Die Art und Weise, wie Dalmann in Berlin seine Studien betrieb, scheint mit der oben beschriebenen, nach heutiger Anschauung als regellos zu bezeichnenden Vorbildungsart in ziemlicher Uebereinstimmung gewesen zu sein. An die Einhaltung bestimmter Lehrkurse, an eine schablonenmäßige Ausbildung, wie sie bis heute auf den technischen Hochschulen sich entwickelt hat, ist dabei nicht zu denken, wie man aus einem Briefe ersieht, mit dem unmittelbar nach Beendigung seiner akademischen Studien Dalmann sich im Jahre 1845 an den derzeitigen Direktor des Hamburger Wasser-Bauwesens, Hübbe, Beschäftigung suchend, wendete. Der betr. Abschnitt des Schreibens, welches charakteristisch für die Denk- und Auffassungsweise Dalmanns ist, lautet wörtlich:

„... Um Michaelis 1842 ging ich nach Berlin, um mich meinem vorgesteckten Ziele auf wissenschaftlichem Wege zu nähern. Nach meinen geringen Einsichten schienen mir die Ingenieur-Wissenschaften, und namentlich der Wasserbau, so eng mit den übrigen Naturwissenschaften zusammen zu hängen, dass ein grösseres Studium der ersteren nur dann von Erfolg sein kann, wenn man die letzteren nicht vernachlässigt hat. Ich ging daher mit Eifer an dieses Studium und namentlich an das der Mathematik, der Grundlage aller Naturwissenschaften. Auf der Akademie arbeitete ich unter den Professoren Hrn. Strack und Beekmann und hörte Hrn. Professor Kugler über Geschichte der Kunst. Die Anleitung, die mir bei meinem eigentlichen Fachstudium ward, danke ich grösstentheils dem Herrn Oberbaurath Hagen, welcher öfters so freundlich war, mich mit der Litteratur der Hydrotechnik bekannt zu machen. Die Bücher, welche ich benutzte, entnahm

ich aus der königl. Bibliothek, aus der des Architekten-Vereins und aus der Bibliothek des Gewerbe-Instituts.“

So weit der Brief, der von der durchaus freien Behandlung der fachlichen Studien Dalmanns Zeugnis giebt. Mit dem Selbstunterricht liefen indessen Studien durch Kollegien-Besuch an der Universität parallel, wie mehrere Zeugnisse beweisen, in welchen testirt wird, dass Dalmann die Kollegien bei den Professoren Ermau (über geograph. und magnet. Ortsbestimmungen und Optik), Rose (Experiment. Chemie und Mineralogie), Ohm (Mathematik), Dove (Optik und Akustik, Lehre von der Wärme, Elektrizität und Magnetismus, Meteorologie) „mit grossem Eifer und ausgezeichnetem Fleiss“ besucht habe. — Diese wenigen Züge lassen erkennen, dass Dalmann seine Ausbildung mit denkbarster Selbstständigkeit suchte und fand: sie zeigen, dass er ein *self made man* im vollsten Sinne des Worts war. — Erwähnenswerth mag an dieser Stelle sein, dass trotz des Dominirens rein praktischer Motive in dem späteren Schaffen Dalmanns ihm der Sinn für Auffassung künstlerischer Gestaltung von Bauwerken keineswegs abging. Die auf Studien im Hochbau und in der Kunstgeschichte verwendete Zeit ist von entschiedenem Einfluss auf die Art seines Projektirens gewesen und hat mit dazu geführt, dass in den später von ihm geschaffenen Bauten einschlägiger Art (Speicher, Zollhäuser u. s. w.) eine gewisse künstlerische Harmonie unverkennbar ist.

Gleich nach Beendigung seiner Studien, im Frühjahr 1845, verliess Dalmann Berlin, um zunächst in Bremen, alsdann in Hamburg um die Erlangung einer Stelle sich zu bemühen. An letzterem Orte war es ihm sehr förderlich, dass zur Zeit seiner Bewerbung hohe Elbstände in den Hamburger Elb-Marschen grosse Deich-Noth verursachten. Direktor Hübbe gab

Mittheilungen aus Vereinen.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Kassel. Versammlung am 20. April 1875. An Stelle des ausgetretenen Mitgliedes Hrn. Gabe wurde Hr. Alzert einstimmig zum Schriftführer gewählt. Derselbe hielt darauf einen einstündigen Vortrag über die Entwicklung von Kassel und Wilhelmshöhe, aus welchem die folgenden Mittheilungen auch in weiteren Kreisen von Interesse sein dürften.

Kassel, das seinen Namen einem steinernen Haus, sächsisch Chasal, welches an Stelle der späteren Kattenburg stand, verdankt, entwickelte sich aus einem Landgute an der Fulda, dessen Herrnsitz, auf einer Anhöhe am linken Ufer des Flusses belegen, das vorgenannte steinerne Haus war. Die ersten urkundlichen Nachrichten über dasselbe sind aus dem Jahre 1008 datirt, in welchem Jahre Kaiser Heinrich II seiner Gemahlin Kunigunde, welche in dem benachbarten Stift Kaufungen lebte, das Landgut schenkte. Durch die Ansiedelung von Augustiner-Mönchen, die im Jahre 1152 ein Kloster mit Kirche dem Schloss gegenüber erbauten, wurde der Verkehr der umliegenden Dörfer in die Nähe des Burgsitzes gezogen. Bald bildete sich der zwischen Burg und Kloster liegende Platz zum Handelsplatz aus, der ummauert und von Seiten des Burgherrn mit Marktrecht und Marktfreiheiten versehen wurde.

Aber noch ein anderes Moment trug zu der Entwicklung des Ortes bei. Die von Westfalen und dem Niederrhein nach Leipzig führende Handelsstrasse mit ihrem starken Verkehr führte durch Kassel und bedingte bald eine Vergrößerung sowie den Bau einer Brücke über die Fulda. Jenseits derselben auf dem rechten Ufer wurde im Jahre 1280 die untere Neustadt mit 12 Häuserquartieren, einem Marktplatz und einer Kirche gegründet. — Etwa 100 Jahre genügte diese Vergrößerung, als aber Landgraf Heinrich II das steinerne Haus in eine grössere Burg umbauen liess und diese zu seinem bleibenden Wohnsitz erkor, erweiterte sich Kassel auch an dem linken Ufer, und zwar abermals durch Anlage einer neuen Stadt, welche jedoch, wie auch die untere Neustadt, eine besondere politische Gemeinde bildete. Dies war der Lebensfähigkeit und weiteren Entwicklung des Platzes wenig günstig und so benutzte Landgraf Hermann die erste, durch einen Aufstand der Bürger sich bietende Gelegenheit, um die 3 getrennten Bürgerschaften im Jahre 1384 zu vereinen.

In diese Zeit fällt die Erbauung der grössten, dem h. Martinus geweihten Kirche. Dieselbe ist eine gothische Hallenkirche mit einschiffigem, aus dem Achteck geschlossenen Chor und 2 Kapellen, welche sich dem nördlichen Seitenschiff anschliessen. In die gleiche Zeit fällt die erste Befestigung der Stadt; dieselbe erhielt jedoch erst unter Landgraf Philipp II im Jahre 1523 den Charakter einer wirklichen Festung. Rochus von Lynar, der spätere Befestiger von Stettin und Spandau, war es, der die damals schon 10 000 Einwohner zählende Stadt durch die Anlage von 7 Bastionen, welche durch einen ausgemauerten Wall verbunden waren, zur Festung ausbaute.

Durch diese Umwandlung wurde das Bau-Terrain innerhalb der Stadt eingeschränkt und es ergab sich für die baulustigen Fürsten die Nothwendigkeit, ihre Blicke auf die schöne

Umgebung von Kassel zu richten. In dieser lud das seit einem Jahrhundert unbewohnte säkularisirte Kloster Weissenstein am Fusse des Habichtswaldes durch seine schöne Lage vorzugsweise zu einer Ansiedelung ein. Landgraf Moriz liess die Gebäude abbrechen und an deren Stelle im Jahre 1606 ein Jagdschlösschen erbauen, welches aber während des 30jährigen Krieges fast ganz zerstört wurde. Auch Kassel litt schwer durch diesen verheerenden Krieg, dessen Folgen Landgraf Karl durch Heranziehung der aus Frankreich vertriebenen Hugenotten zu mindern suchte. Er gewährte den Einwandernden viele Freiheiten, erbaute ihnen ausserhalb der Festungswerke eine Kirche, und liess in deren Umgebung durch den Ingenieur-Hauptmann du Ry ein vollständiges Strassennetz feststellen, dessen Bauplätze er den Fremden zur freien Verfügung überliess. Eine Reise durch Italien machte den kunstsinnigen Fürsten mit den Bauwerken der Renaissance in jenem Lande bekannt. Zurückgekehrt ordnete er im Jahre 1701 die Erbauung eines Orangerieschlusses und des sogenannten Marmorbades an. Du Ry entledigte sich mit vielem Geschick dieser Aufgabe und noch heute sind die beiden Bauwerke, denen sich später der (mit dem Marmorbade korrespondirende) sogenannte Küchenpavillon anschloss, eine wesentliche Zierde des von dem Landgrafen Karl angelegten Parkes am linken Ufer der Fulda, der berühmten Kasseler Aue.

Während an der letzteren ununterbrochen gearbeitet wurde, legte ein Italiener, Giovanni Francesco Guernieri, dem Landgrafen einen Plan vor, den hinter dem Schloss Weissenstein sich erhebenden Berg, der Winterkasten genannt, durch Wasserkünste und Anlagen aller Art zu verschönern. Der Landgraf ging auf die Idee ein und das Werk wurde unter Leitung des Genannten, der mit einem Gehalt von 1500 Thlr. engagirt wurde, im Jahre 1717 durch die Aufstellung des aus Kupfer getriebenen farnesischen Herkules gekrönt. Die Bauzeit betrug 10 Jahre. Wie aus noch vorhandenen Plänen zu ersehen, ist jedoch nur ein kleiner Theil der von Guernieri entworfenen grossartigen Anlagen zur Ausführung gekommen. —

Als im Jahre 1767 die Festungswerke fielen, wurde ein Theil des gewonnenen Raums zur Anlage der beiden bekannten Plätze, des Friedrichs- und des Königs-Platzes benutzt. Auf ersterem wurde im Jahre 1769 der Grundstein zu dem von Du Ry entworfenen Museum Friedericianum gelegt und am 14. August 1783 die von dem Bildhauer Nahl ausgeführte Statue des Landgrafen Friedrich II enthüllt. Zwei Jahre später starb dieser um die bauliche Verschönerung Kassels hochverdiente Fürst und hinterliess den Neubau des Schlosses Weissenstein unvollendet seinem Nachfolger Wilhelm IX. Dieser vollendete das unter dem Enkel des früher genannten Ingenieur-Hauptmanns du Ry begonnene Werk nach dem Plan des Ober-Baudirektors Jüssow und nannte dasselbe Wilhelmshöhe.

Unter des lustigen Westfälischen Königs Jérôme Herrschaft wechselte das Schloss noch einmal seinen Namen in Napoleons-Höhe, die Statue Friedrich II verschwand und auf dem Königsplatz wurde diejenige Napoleons errichtet. Die unter Wilhelm III gegründete Gemädegalerie wanderte nach Paris und von da

den jungen Aspiranten sofort als Aushilfe den stark in Anspruch genommenen Wasserbau-Beamten bei und bald hernach, am 8. Mai 1845, erfolgte Dalmanns feste Anstellung als Wasserbau-Kondukteur im hamburgischen Staatsdienst.

Die nächsten Jahre sahen Dalmann nun bei häufigem Domizil-Wechsel ausschliesslich am Elbstrom beschäftigt. Er lernte durch Peilungen, Beaufsichtigung von Deich- und Uferbauten den Strom genau kennen und fühlte sich dabei recht „in seinem Element.“ In diese Lebens-Periode Dalmanns fällt eine, nicht mit Stillschweigen zu übergehende Rettungs-That. Am 9. August 1848 gelang es ihm bei einem Orkan, auf der Elbe bei Blankenese 5 Menschen aus einem von den Wogen bereits zertrümmerten Kahn zu retten, für welche That die Hamburgische Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe ihm ihre Grosse goldene Ehren-Münze zuerkannte.

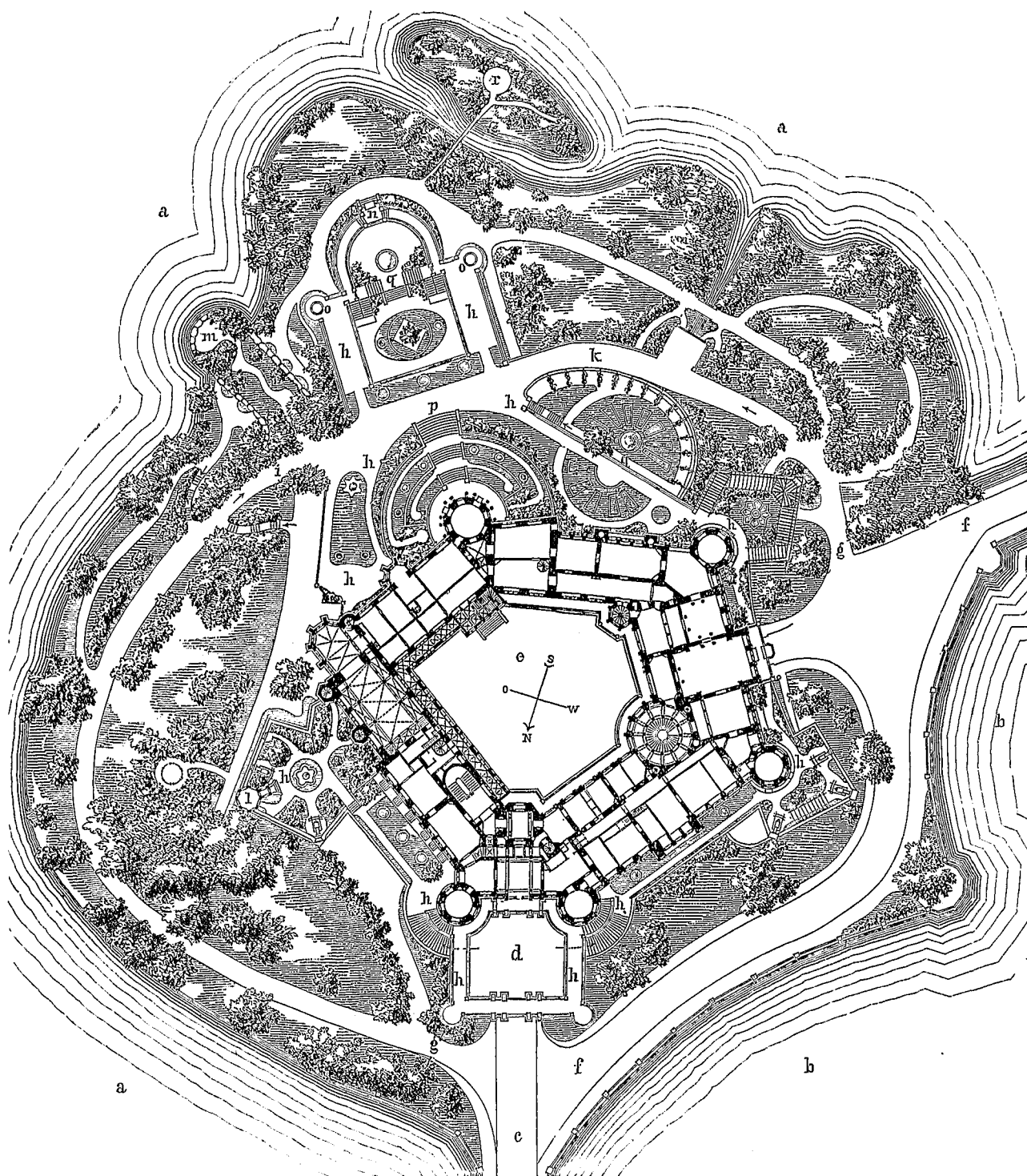
Inzwischen war das Wasserbau-Direktorium in seiner Vaterstadt Lübeck vakant geworden; Dalmann meldete sich mit Empfehlungen Hübbe's ausstattet, im Jahre 1847 zu dieser Stelle, ohne jedoch Erfolg zu haben. Er bedauerte späterhin, als in Lübeck, bei eintretender Vakanz in der Direktion des städtischen Hochbauwesens die Leitung von Wasserbau und Hochbau vereinigt wurde, diesen Misserfolg nicht, da er getreu seinem Prinzip: das was er sei, ganz zu sein, in dem, bei den kleinen Lübecker Verhältnissen allerdings motivirten Verfahren eine Zerspaltung der Kräfte zum Schaden beider Zweige des Faches zu sehen glaubte.

Das Jahr der allgemeinen Erhebung 1848 riss auch Dalmann fort; er bot der Schleswig-Holsteinischen Sache seine Dienste als Freiwilliger an, jedoch schon zu spät, um noch Annahme zu finden. Im Jahre 1849 verheirathete er sich mit einer Lübeckerin. Da diese Ehe mit Kindern nicht gesegnet war, begleitete seine Frau ihn meist auf die Stationen seiner jeweiligen Berufsthätigkeit, wodurch der Haushalt ein vielfach wechselnder wurde und nur während der Winter die Familie in der Stadt zu einer regelmässigen Haushaltsführung gelangte. Um so ungestörter konnte Dalmann den ihm anvertrauten Bauführungen, welche namentlich die allmählich sich sehr ausdehnenden Baggerarbeiten im Elbstrom betrafen, obliegen. Er

nahm seine Amtsobliegenheiten in so eifriger Weise wahr, dass ihm bei der, im Jahre 1850 eintretenden Vakanz der Wasserbau-Inspektion zu Hamburg diese Stelle wie von selbst in den Schooss fiel. Angeleitet durch Hübbe und an dessen hydrotechnischen Beobachtungen und Studien vielfach Theil nehmend, ergänzte er früher erworbenes Fachwissen und praktische Befähigung zu einem Maasse, dass er zu vollendeter Klarheit über eine der schwierigsten Fragen der Hydraulik: nämlich die Gesetze, nach denen das Verhalten der Ströme im Fluthgebiet sich richtet, gelangte und dass er gewissermassen zum Herrscher über einen Strom wurde, noch bevor er äusserlich die Zügel desselben in die Hand bekam.

Für alle späteren grossen Ausführungen Dalmanns liegen die Grundlagen in der eben besprochenen Zeitperiode seiner Thätigkeit.

Zur Entfaltung einer einflussreicheren Wirksamkeit gelangte Dalmann mit dem Jahre 1854, als eine nichttechnische Regierungskommission zur Beschaffung und Berathung von Vorschlägen und Plänen für die Verbesserung des Fahrwassers der Unterelbe und den Ausbau des Kuxhavener Hafens tagte, und zwei ihrer Mitglieder, denen Dalmann als technischer Reisebeobachter und Hafenanlagen, sowie zur Aufsuchung fremder Fachreise in Holland, Belgien, Frankreich und England in ungewöhnlich ausgiebiger Weise gebotene Gelegenheit, Bauwesen und Verkehrsverhältnisse aller Arten kennen zu lernen, hat Dalmann für die Ausbildung und Bereicherung seines Wissens reiches wissenschaftliches Material an Zeichnungen, Schriften und Beobachtungen mitgebracht, im Laufe der nächsten Jahre verarbeitet und gelegentlich auch in kleineren selbstständigen Druckschriften oder in Artikeln der deutschen Fachzeitschriften veröffentlicht. Zu nennen sind hier Dalmanns veröffentlichte Arbeiten in der Zeitschrift für Bauwesen: Ueber Wasserstands- und meteorologische Beobachtungen; Ueber die Anstalten zum Repariren von Schiffen; Ueber die Häfen von Havre, St. Malo, St. Nazaire, Nieuwediep und Vlissingen; ins-



0 50 100

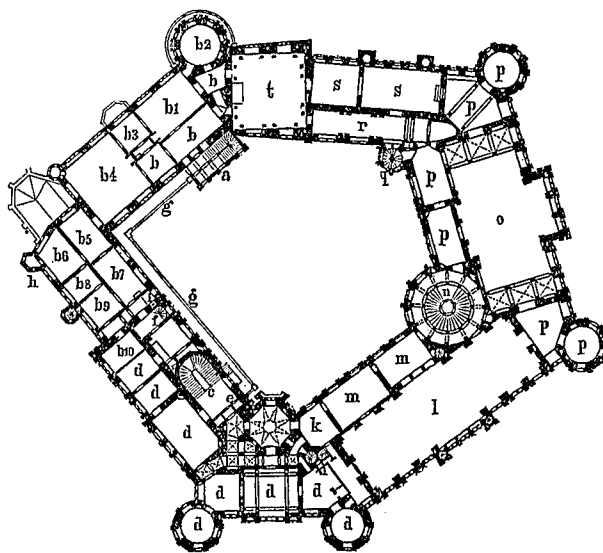
Situation und Grundriss vom Hauptgeschoss.

Legende für die Situation.

- a. Grosser Schweriner See.
- b. Burg-See.
- c. Schlossbrücke.
- d. Vorhof.
- e. Schlosshof.
- f. Weg zum Schlossgarten.
- g. Eingänge zum Burgarten.
- h. Terrassen.
- i. Rampe.
- k. Unterwölbte Rampe.
- l. Pavillon.
- m. Grotten-Terrasse.
- n. Stierbändiger.
- o. Kandelaber.
- p. Freitreppe.
- q. Springbrunnen.
- r. Augusten-Insel.

Legende für den Grundriss vom Festgeschoss.

- a. Obotriten-Treppe.
- b. Wohnung des Herzogs.
- 1. Billardzimmer.
- 2. Rauchzimmer.



Grundriss vom Festgeschoss.

- 3. Adjutantenzimmer.
- 4. Bibliothek.
- 5. Kleine Audienz.
- 6. Arbeitszimmer.
- 7. Ministerzimmer.
- 8. Garderobe.
- 9. Schlafzimmer.
- 10. Kammerdienerzimmer.
- c. Weisses Marmortrepp.
- d. Wohnung hoher Gäste.
- e. Personen-Aufzug.
- f. Nebentreppen.
- g. Offene Verbindungsgallerie zwischen den Treppen a und c.
- h. Kirchthurm.
- i. Wasserklosets.
- k. Vorplätze.
- l. Speisesaal.
- m. Nebenraum zum Speisesaal.
- n. Haupttreppe.
- o. Der goldene Saal.
- p. Nebenräume des goldenen Saals.
- q. Kleine Wendeltreppe.
- r. Schlösser-Gallerie.
- s. Ahnen-Gallerie.
- t. Thron-Saal.

PAS SCHLOSS ZU SCHWERIN.

nach Petersburg, von wo sie nur theilweise zurückgekehrt ist.

Nach den Befreiungskriegen wurde von Kurfürst Wilhelm I im Jahre 1820 der Grundstein zu der sogenannten Kattenburg, einem neuen grossartigen Schlosse an der Stelle des im Jahre 1811 abgebrannten alten Schlosses, gelegt, von welchem jedoch nur die sehr ausgedehnten und tiefen Fundamente, sowie Theile des Erdgeschosses zur Ausführung gelangten. Mit dem im Jahre 1822 erfolgten Tode des Kurfürsten wurden die Arbeiten eingestellt und unter seinen beiden Nachfolgern auch nicht wieder aufgenommen. Kurfürst Wilhelm II schmückte noch den Friedrichs-Platz durch Erbauung des Aethores und des neuen Palais. —

Während der folgenden 30 Jahre erlitt die Bauhätigkeit Kassel's einen fast völligen Stillstand; erst mit dem Jahre 1866 erwachte die Baulust wieder in überraschender Weise. Ein Stadttheil, fast grösser als die ganze alte Stadt, ist in kurzer Zeit emporgewachsen, die alten Thore, welche die Grenzen der Stadt bezeichneten, sind verschwunden und Handel und Industrie, sowie der Zuzug vieler, durch die schöne Umgegend und die angenehmen Wohnungsverhältnisse herangezogener Fremden haben eine weitere Ausdehnung der Stadt und eine rege Privat-Bauhätigkeit herbeigeführt. Nicht minder ist durch die neuen politischen Verhältnisse eine grosse Bauhätigkeit der Gemeinde und des Staates bedingt. Unter den Bau-Ausführungen des letzteren ragen als monumentale Bauten besonders die neue Gemälde-Galerie und der auf den Fundamenten der Kattenburg zu erbauende Regierungs- und Justiz-Palast hervor. —

In der Hauptversammlung am 4. Mai 1875 hielt Hr. Philipp einen Vortrag über Pompeji, unter Vorlage von eigenen Aufnahmen und von Photographien, und in der Versammlung am 25. Mai hielt Hr. v. Dehn-Rotfelser einen Vortrag über den Bau der neuen Gemälde-Galerie, worüber nähere Mittheilungen vorbehalten bleiben. — In den Sommermonaten fanden an Stelle der Vorträge Exkursionen des Vereins nach dem Bau der neuen Gemälde-Galerie, nach Schloss Wilhelmsthal, nach dem früheren Kloster, jetzt Korrektions-Anstalt Breitenau bei Guxhagen an der Fulda, nach dem hiesigen Bahnhofs etc. statt.

Architekten-Verein zu Berlin. Versammlung am 20. November 1875; Vorsitzender Hr. Hobrecht, anwesend 169 Mitglieder und 12 Gäste.

Von Seiten des Hrn. Handelsministers sind als Geschenk 2 Photographien der neuerbauten Straf-Anstalt zu Rendsburg eingegangen. — Durch Vermittelung des auswärtigen Vereins-Mitgliedes, Hrn. Bmstr. Schwenger in Bochum haben sich mehrere Freunde eines in Bochum verstorbenen Bergbeamten an den Architekten-Verein mit der Bitte gewandt, dass der Entwurf eines passenden Grabdenkmals für den Verstorbenen durch eine Konkurrenz innerhalb des Vereins beschafft werde. Für das einfach zu haltende, mit bergmännischen Emblemen zu schmückende Denkmal excl. des Gitters stehen 1500 M. zur Disposition; der Preis für den besten Entwurf ist auf 100 M. festgesetzt. Die Kommission für die Leitung der architektonischen

besondere aber die epochemachende Spezialschrift: „Ueber Stromkorrekturen im Fluthgebiete, Hamburg 1856.“

Neben Beschreibung und kritischer Beurtheilung der technischen Behandlung einer Anzahl englischer und französischer Tidesysteme enthält das letzterwähnte, auf kleinsten Umfang beschränkte Buch, auf nur 23 Druckseiten vertheilt, die Grundregeln, nach denen der Techniker, um Tidesysteme in bestmöglicher Weise für die Schifffahrt auszubilden, seine Korrektionspläne zu entwerfen und zur Durchführung zu bringen hat; Regeln, zwar zuvor nicht ganz unbekannt und nicht durchaus neu, doch aber bisher noch nicht in solcher Schärfe hingestellt und in solcher Klarheit motivirt. Wenn dies klassische Buch bis heute nicht durchgehends Gemeingut der Wasserbautechniker geworden ist, so liegt das wohl zum Theil an der Knappheit der Form und der fast übergrossen Markirtheit der aufgestellten Sätze für alle diejenigen, welche nicht durch eigene Anschauung und Arbeit Tidesysteme schon kennen, und daher angestrengteren Denkens bedürfen, um in der ihnen nicht geläufigen Materie sich zurecht zu finden.

Im Jahre 1856 provisorisch, und 1864 definitiv an Hübbe's Stelle mit der obersten Direktion des hamburgischen Wasserbauwesens in Hamburg und Kuxhaven betraut, ist es Dalmann vergönnt gewesen, in ganz ungewöhnlich grossem Umfange Hamburgs Strom- und Hafenbauten, den in neuester Zeit mit Sturmeselle vorschreitenden Verkehrsbedürfnissen entsprechend, umzugestalten. Wir werden diese, in einer etwas eingehenderen Weise zu würdigenden Verhältnisse im Schlusstheil der gegenwärtigen Arbeit besprechen, um hier zunächst den Abriss von des Verstorbenen äusserem Leben zu Ende zu führen.

Kämpfe mancherlei Art, die an Dalmann von nun an, da er die selbstständige Oberleitung des Hamburger Wasserbauwesens in der Hand hatte, bei der eigenartigen Verwaltung eines freien städtischen Gemeinwesens herantraten, sowie zwei Mal im Jahre 1858 bei Ausübung dienstlicher Funktionen ihm zustossende Verletzungen am Kopfe übten zeitweilig einen höchst ungünstigen Einfluss auf den Gesundheitszustand seines Körpers aus, was den an energisches Handeln gewöhnten Mann, dem überdies noch im Jahre 1863 seine Gattin durch

Monatskonkurrenzen ist um die Ausarbeitung eines entsprechenden Programms ersucht worden. — Ein Schreiben, welches den Architektenverein zu dem Antrage veranlassen will, dass aus Anlass des Ermeler'schen Brandes das an den Schlossplatz grenzende Häuserviertel zwischen Breitestrasse und Brüderstrasse angekauft und als Baustelle für den Dom, das Parlamentshaus etc. verwendet werden möge, wird ohne Diskussion ad acta gelegt. —

Der Hr. Vorsitzende verliest sodann ein Schreiben des Hrn. Ober-Präsidenten der Provinz Brandenburg, durch welches der Architekten-Verein zur Mitwirkung bei den Vorbereitungen für eine Inventarisirung und Aufnahme der Brandenburgischen Baudenkmale eingeladen wird. (Der Wortlaut des Schreibens ist in dieser Nummer an anderer Stelle mitgetheilt.) Der Vorstand ist der Ansicht, dass dieser, für den Verein ehrenvollen Aufforderung, die mit den vom Verbands angeregten Bestrebungen und der bisher schon entwickelten Thätigkeit des Vereins, z. B. mit der Herausgabe des Buches: „Berlin und seine Bauten“ eng zusammenhängt, in jedem Falle zu entsprechen sein wird. Es soll daher an den Hrn. Ober-Präsidenten vorläufig eine zusagende Antwort in dem Sinne ergehen, dass der Verein bereit sei, zunächst an den vorgeschlagenen Berathungen mit dem Kommissar der Staatsregierung sich zu betheiligen. Ueber das Weitere wird voraussichtlich in nächster Hauptversammlung ein Beschluss gefasst werden. —

Im Namen der Herausgeber der Deutschen Bauzeitung überreicht Hr. Fritsch ein Exemplar des so eben erschienenen Jahrgangs 1876 des Deutschen Baukalenders. —

Hr. Adler berichtet in einem längeren, einleitenden Vortrage, dem im Laufe des Winters noch einige Fortsetzungen folgen sollen, über die Ergebnisse seiner mehrmaligen Reisen nach Unter-Italien und Sizilien. Für diesmal bildeten Notizen über die äusserlichen Beziehungen des Reisens in jenen Gegenden, die für den etwaigen praktischen Gebrauch der Vereinsgenossen bestimmt waren, sowie eine allgemeine Charakterisirung des Landes den Gegenstand des Vortrages.

Dass der Süden Italiens von Touristen und speziell von Architekten verhältnissmässig wenig besucht wird, ist leicht erklärlich — zunächst dadurch, dass der Besuch dieses Landes theils bisher mit bei Weitem geringeren Bequemlichkeiten, wohl aber mit grösseren Gefahren und Kosten verknüpft war, als der des übrigen Italiens. Wie es damit in früherer Zeit stand, ist aus den Schilderungen Göthe's, Bartel's, Seume's und Schinkel's bekannt. Aber auch heute noch lassen die betreffenden Zustände, namentlich Siziliens, viel zu wünschen übrig.

Die Reise-Gelegenheiten sind seit Einführung der Eisenbahnen und der Dampfschiffe schon erheblich verbessert. Bis zum Schlusse dieses Jahres wird man auf der Eisenbahn bis nach Reggio gelangen und von dort nach Messina übersetzen können. Für jetzt benutzt man zur Reise nach Sizilien und von dort zurück gewöhnlich die zwischen Neapel und Palermo fahrenden Dampfer; auch nach der Ostküste Calabriens kann man mittels der von Venedig aus die Küste umkreisenden Schiffe gelangen. Für den Verkehr zwischen den einzelnen Hauptpunkten ist in Unteritalien durch Eisenbahnen bereits in besserer Weise Sorge getragen, als in Sizilien, dessen Bahn-

den Tod entrissen wurde, auch geistig drückte. Die definitive Gestaltung seiner Amtsverhältnisse, 1864, das allmähliche Durchdringen seiner Wasserbau-Projekte bei den Behörden, sowie die Wiederbegründung eines eigenen, gemüthlichen Hausstandes durch seine Wieder-Verheirathung mit der Wittve eines verstorbenen Freundes, des Ingenieurs Berghofer, dessen 4 Kinder ihm bis dahin entbehrtes Vaterglück ins Haus brachten, gab jedoch seinem Körper Gesundheit, seinem Geiste Frische wieder.

Von nun an lösen sich Ausführung stattlicher Reihen grossartiger Bauwerke mit zahlreichen, weitausgedehnten Reisen in Europa, in den Orient, nach Nordamerika, Konsultationen und Kommissionen in Dalmanns fernem Lebenslaufe ab. Der fortwährend wachsenden Bedeutung des Mannes, die nicht nur im engeren und weiteren Vaterlande, sondern über die Grenzen des letzteren hinaus willige Anerkennung fand, entsprach es, dass der Hamburger Staat ihm zu Anfang 1873 mit einer persönlichen Gehaltszulage von bedeutendem Betrage bedachte.

Dalmanns amtlicher Einfluss auf die Behandlung des Elbstroms dehnte sich über die Staatsgrenzen Hamburgs hinaus aus, da er an 3 von den periodisch wiederkehrenden Strom-Bereinigungen der Elbe (1858, 1869, 1873) als hamburgischer Kommissarius theilgenommen und eine hervorragende Thätigkeit hierbei entwickelt hat.

Im Jahre 1869 wohnte Dalmann als Kommissar des hamburgischen Staats der Eröffnung des Suez-Kanals bei. Ein hierüber abgestatteter Bericht ist seines allgemeinen Interesses wegen staatsseitig im „Hamburger Korrespondenten“ vom 8. Dezember 1869 veröffentlicht worden. Er benutzte diese damals dargebotene Gelegenheit zu einem Absteche nach Palästina. Auf der Rückreise in die Heimath studirte er unter Leitung eines Freundes, des gegenwärtig mit der Verwaltung des Vize-Konsulats in Sulina beauftragten und vorher in ähnlicher Eigenschaft in Belgrad domizilirt gewesenen Dr. Graser, welcher ihn im Jahre 1873 als Vizekonsul in Odessa auch mit den dortigen Hafen-Anlagen näher bekannt machte, die 3 Kriegshäfen Alt-Athens, Munychia, Zea und Kantharos, und die von Graser in der Zeitschrift „Philologus“ veröffentlichte Arbeit über

System noch sehr unvollständig ist. Man kann es hier streckenweise nicht vermeiden, der Marter einer italienischen Postfahrt sich auszusetzen; ein sicherer Schiffsverkehr längs der Küste ist vom Wetter abhängig, da die Insel auf 3 gute Häfen beschränkt ist. — Die Wirthshäuser sind meist mangelhaft und genügen nur sehr bescheidenen Ansprüchen. An manchen Orten sind Wirthshäuser überhaupt nicht vorhanden, so dass der Reisende sich vorher Empfehlungen verschaffen muss, um die Gastfreundschaft von Privat-Personen in Anspruch nehmen zu können.

Was die Sicherheit des Reisens betrifft, so war diese ehemals an den Küsten ebenso durch die Korsaren, wie innerhalb des Landes durch den Brigantaggio gefährdet. Der letztere, eine uralte Plage des Landes, die sich zunächst aus der Verschiedenheit des Wohlstandes zwischen den Bewohnern der rauhen Gebirge und denen der üppigen Küstenstriche erklärt, hatte durch die Jahrhunderte lange spanisch-bourbonische Pfaffenwirtschaft Gelegenheit zu üppiger Entwicklung gefunden; er ist im letzten Jahrzehnt etwas zurück gedrängt worden, wenn auch noch keineswegs beseitigt. Einzelne Gegenden Siziliens und Kalabriens (z. B. der grosse Silawald zwischen Cosenza und Catanzaro) sind deshalb für den Fremden noch heute völlig unzugänglich. Wenn der Reisende einige Vorsicht beobachtet und vor Allem ein zu anspruchsvolles Auftreten vermeidet, so ist die aus dem Brigantaggio drohende Gefahr gegenwärtig jedoch nicht mehr so gross, dass man sich durch sie von dem Besuche Süd-Italiens abschrecken lassen müsste; es ist notorisch nur in sehr vereinzelter Fällen (so vor Kurzem bei Palermo) vorgekommen, dass die Briganten deutsche Touristen angegriffen haben. — Ernstlicher sind die Gefahren, welche dem aus Nord-Europa kommenden Reisenden von der Malaria drohen; durch die Verschlammung der Flussmündungen haben sich an den Küsten vielfach sehr ausgedehnte Sumpfstrecken gebildet, welche die Entstehung bössartiger Fieber ausserordentlich begünstigen. Gegen diese Einflüsse suche man sich durch möglichste Vorsicht in der Lebensweise zu schützen; wird man dennoch von der heimtückischen Krankheit befallen, so ist das beste Mittel, sofort die Heimreise anzutreten. —

Ausser den vorher erwähnten Momenten ist für viele Architekten, die ihre Italienfahrt in Neapel abbrechen, noch die Thatsache bestimmend, dass Süd-Italien und Sizilien an Denkmälern allerdings nicht so reich sind, als die Lombardei, Toscana und Rom. Demgegenüber ist hervorzuheben, dass die vorhandenen Denkmale einen desto grösseren Reiz ausüben, nicht nur weil sie weniger bekannt und gewürdigt sind, als die unzählige Mal gezeichneten und beschriebenen Kunsterwerke Ober- und Mittel-Italiens, sondern weil dem Künstler in ihnen ein durchaus neues und eigenartiges Leben entgegentritt.

Es sind einerseits einzelne Reste der alten hellenischen Kultur, die auf dem Boden des alten Gross-Griechenlands erhalten sind und hier, unter der Sonne ihrer Heimath, noch wesentlich anders wirken, als die nach den römischen Museen geschafften Werke hellenischen Ursprungs. Schon was uns in Pompeji erhalten ist, zeigt viel mehr den gross-griechischen als den römischen Charakter; namentlich sind hierfür die

Grundrissbildungen und die Formen der Grabmale entscheidend. Leider, dass — mit Ausnahme des berühmten (wahrscheinlich aus Alexandria oder Antiochien stammenden) Mosaikbildes der Alexander-Schlacht und der Reste eines kleinen dorischen Peripteral-Tempels — alle in Pompeji gefundenen Werke erst der späten Kunst angehören. Von um so höherem Werthe sind die Ruinen von Pästum und die der sizilisch-griechischen Tempel. Der durch keine Abbildungen wieder zu gebende Eindruck, den diese ehrwürdigen Zeugen althellenischer Tempelkunst hervorbringen, ist so tief und nachhaltig, dass er allein genügt, um alle Mühsalen und Beschwerden der Reise aufzuwiegen. — Andererseits sind es die Reste normannischer und arabischer Baukunst, die in jenen Gegenden das Interesse des Architekten herausfordern. Von den zum Theil noch im 16. Jahrhundert erhaltenen Haupt-Denkmalen der frühmittelalterlichen Epochen, in denen zuerst Araber, dann Normannen im Süden Italiens herrschten und Sizilien die Brücke zwischen der Kultur Europas und derjenigen des Orients bildete, sind leider gleichfalls nur sehr wenige gerettet. Wie dauernd und bedeutend der Einfluss derselben gewesen ist, ergibt sich jedoch noch heute aus dem Charakter der ländlichen Baukunst, die südlich von Neapel völlig andere Formen einnimmt als im Norden. Horizontale Terrassen, oder backofenförmige Tonnengewölbe und Kuppeln, die über den einzelnen Räumen emporragen, gänzliches Zurücktreten des Holzbaues und die häufige Anwendung dekorativer Arkaden mit Hufeisen- und Spitzbögen gestatten keinen Zweifel darüber, dass die Tradition jener Glanzzeit Süd-Italiens noch heute in der Konstruktionsweise dieser Bauten nachklingt.

Die litterarische Würdigung der Baudenkmale Unter-Italiens ist noch ziemlich jung, was nicht Wunder nehmen kann, wenn man bedenkt, dass Pästum erst 1750 durch englische Touristen auf der Jagd „entdeckt“ wurde. Abgesehen von Pompeji, dem allein eine kleine Litteratur gewidmet worden ist, sind als die ältesten Schriften diejenigen Winkelmann's, v. Riedesel's und Swinburne's zu erwähnen. Die erste Aufnahme und Publikation von Pästum (1780) wird dem Franzosen Delagardette verdankt; das älteste wegen der Aufnahme mehrerer seitdem untergegangener Baudenkmale werthvolle Werk über Sizilien lieferte Houël. Weiterhin sind zu nennen die Arbeiten von Wilkins (sehr unzuverlässig), von Hittorf, Zanth und W. Stier, von Evans und Angell, endlich als letzte grössere Arbeit das Werk von A. Schultz. Daneben haben in neuerer Zeit auch die Italiener selbst sich bemüht, in der Erforschung ihres Landes hinter den Ausländern nicht zurückzubleiben; Ergebnisse dieses Strebens sind die grossen Publikationen der Herzöge von Serradifalco und von Luynes. Für die Erforschung Siziliens wirken noch heute die Hrn. Cavallari und Salinas in Palermo, zwei Gelehrte, die in Deutschland studirt haben und deren lebenswürdiger Unterstützung ein in Sizilien reisender deutscher Kunsthistoriker stets sicher sein kann.

Neben dem spezifisch architektonischen Interesse sind es jedoch noch andere Momente, die eine Reise in jene Gegend lohnend machen. Vor allen die nicht genug zu preisenden landschaftlichen Schönheiten, die allein an der öden Südküste Siziliens fehlen. Doch auch die günstige Gelegenheit zu geologischen Forschungen, welche die noch heute fortdauernde

diese Häfen basirte nach ihrer technischen Seite hin wesentlich auf Dalmanns Beobachtungen.

Im letzten Dezzennium von Dalmann's Leben war seine Arbeitskraft vielfach zu Konsultationen in technischen Dingen in Anspruch genommen. Beispielsweise sind hier anzuführen: Begutachtung von Plänen der Hannoverschen Staatsbahn; desgl. zu Eisenb. und Hafenanlagen in Kuxhaven, Kiel und Lübeck; desgl. zur Stadterweiterung von Ofen-Pest; desgl. zu Hafenanlagen bei Wien, anschliessend an die Durchführung des Donau-Regulierungs-Projekts daselbst; desgl. über die neuerdings angeregte Frage der Verschlechterung des Fahrwassers im Jade-Busen u. s. w.

Auch über die Grenzen seines engen Spezial-Gebiets hinausgreifend, entfaltete Dalmann zum Besten der Stadt, die ihm zweite Heimath geworden, gelegentlich eine einflussreiche Thätigkeit. Aus solcher Wirksamkeit, die mehr auf Rechnung des Bürgers eines freien Gemeinwesens, denn auf die eines technischen Beamten gesetzt werden muss, ist hervorzuheben seine erfolgreiche Förderung des Ausbaues der sog. Brandstvierte Anfang der 60er Jahre, und seine von nicht geringerem Erfolg begleitet gewesene Opposition gegen das bedeutende, in der neuesten Gründer-Periode aufgetauchte Projekt der Ausführung einer grossen Hafen- und Eisenbahnkai-Anlage am sog. Kehrwieder, bei dessen Realisirung ein grosses gewerbereiches, für das Verkehrsleben Hamburgs unentbehrliches Stadtviertel ohne entsprechende Vortheile hätte demolirt werden müssen. Indem Dalmann diese Schädigung des Gemeinwohls richtig erkannte und seine Auffassung an entsprechender Stelle zur Geltung zu bringen wusste, gelang es ihm leicht, ein günstiges Resultat zu erzielen, das er in die wenigen Worte zusammenfasste: Das Kehrwieder-Projekt ist todt! —

Im Jahre 1874 entwickelte sich bei Dalmann ein katarhalisches Uebel, das reissenden Fortgang nahm. Vermochte auch die Freude über die lang ersehnte Geburt eines eigenen Kindes um Ostern 1875 für kurze Zeit ein Aufflackern seines Lebenslichtes zu bewirken, so veranlasste doch ärztliche Anordnung ihn bald darauf zum Antritt eines Kuraufenthaltes in Reichenhall. Aber das ungünstige Wetter der Pfingstzeit duldete ihn dort nur kurze Zeit; er musste den Ort verlassen,

um sich mit Genehmigung eines konsultirten Münchener Arztes in die Wasserheilanstalt eines Freundes, des Arztes Cordes, nach Wunsiedel im Fichtelgebirge zu begeben. Schon unterwegs brach die Krankheit mit vollem Ungestüm auf ihn herein, die trotz der Pflege seiner herbeigeeilten Gattin und seines ärztlichen Freundes seinem thatenreichen Leben am 2. August 1875 Morgens ein Ziel setzte. —

Die irdischen Ueberreste Dalmanns wurden am 5. August ihrer Ruhestätte auf dem Jakobi-Kirchhof in der Stadt seiner lebenslänglichen Wirksamkeit übergeben. Die Ehrenbezeugungen hierbei waren ein Tribut, den das Gemeinwesen Hamburgs dem Verstorbenen schuldete. Dass sie aus diesem Anerkenntniss hervorgegangen, bezeugen einige der Worte, die der Chef des Hamburger Bauwesens, Senator Hübener, am offenen Grabe sprach; von jenen ungekünstelten Worten lassen wir einige, weil sie die Persönlichkeit Dalmanns erschöpfend charakterisiren, hier folgen: „Der Mann — so liess Senator Hübener sich vernehmen — der hier schläft, ist wenig über fünfzig Jahre alt geworden, dreissig davon hat er dem Dienste Hamburgs gewidmet. Die Hälfte dieser Zeit, die Zeit seiner genialsten Entwicklung, in welcher sein Ruf sich weit über die Grenzen seines engeren und weiteren Vaterlandes verbreitete, ist es mir vergönnt gewesen, mit ihm zu arbeiten. . . . Dalmann hat in wenigen Jahren Vieles geleistet. — Er war ein ausserordentlicher Mensch! — Er war unser mit Leib und Seele! — Was er dem Hafen genützt, was er für unsern Strom gethan: das werden, so denke ich, blühender Handel und wehende Wimpel fernem Geschlechtern noch rühmend erzählen. — Was er als Beamter, als Bürger gewesen, das wissen wir Alle. Wo es zu rathen, zu helfen, zu schaffen gab, da war sein Arm und sein Kopf. Was er als Freund und als Lehrer gewesen, das haben Viele von uns tief empfunden. Seine Redlichkeit, seine Offenheit mussten ihm die Herzen Aller gewinnen! — Seiner Familie war er Haupt und Stolz. . . .“

(Schluss folgt.)

Thätigkeit der Vulkane darbietet, die Gelegenheit zu werthvollen naturwissenschaftlichen Studien u. s. w. sind zu betonen. Speziell erwähnte der Hr. Vortragende, unter Hinweis auf das so schnell berühmt gewordene Hehn'sche Werk: „Kulturpflanzen und Hausthiere in ihrer Verpflanzung von Asien nach Griechenland und Italien“ des Interesses, das ein Vergleich zwischen der ehemaligen, unserer nordischen Flora nahe verwandten Vegetation Italiens und seinem gegenwärtigen Pflanzen-Bestande gewährt. Nur an einzelnen Punkten (am Umfangreichsten im Sila-Walde) ist der dichte Laubwald, der ehemals ganz Italien bedeckte, erhalten; sonst wechselt eine starre Stein-

wüste, die namentlich im Gebirge überwiegt, mit Fruchtgärten von prächtigster Ueppigkeit. An Stelle der Bäume und Sträucher mit fallendem Laube sind vorwiegend die immergrünen Gewächse südlicherer Zonen getreten. —

Im weiteren Verlaufe seines Vortrages, der nach dieser Einleitung mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Zeit abgebrochen werden musste, beabsichtigt Hr. Adler speziell auf die Denkmale des Alterthums in Unter-Italien einzugehen. —

Die Beantwortung der im Fragekasten enthaltenen, diesmal sehr zahlreichen Fragen erfolgte durch die Hrn. Schwedler Quassowski, Bänisch, Böckmann und F. Schulze. — F. —

Vermischtes.

Vorbereitungen für eine Inventarisirung und Aufnahme der Baudenkmale in der Provinz Brandenburg. In Folge eines in der Mitte des laufenden Jahres ergangenen Erlasses von Seiten des preussischen Unterrichts-Ministers, dessen wir bereits in No. 64 S. 321 u. Bl. erwähnten, hat das Ober-Präsidium der Provinz Brandenburg nunmehr einen ersten Schritt in der bezügl. Angelegenheit gethan, indem es an den Architekten-Verein zu Berlin folgendes Schreiben richtete:

Potsdam, den 13. November 1875.

Aus dem in Abschrift hier beigefügten Erlasse des Herrn Unterrichts-Ministers vom 30. Juni l. J. — 2785 H. IV — wolle der geehrte Vorstand gefälligst entnehmen, dass es in der Absicht der Staatsregierung liegt, eine das ganze Staatsgebiet umfassende Inventarisirung der Baudenkmäler im thunlichsten Anschlusse an die in den einzelnen Landestheilen bereits vorhandenen, ähnliche Zwecke verfolgenden Arbeiten ins Werk zu setzen. Nach diesseitiger Auffassung würde es sich hierbei, neben einer genauen und vollständigen Aufzeichnung der vorhandenen Denkmäler, welcher chronologische und kunstgeschichtliche Erläuterungen beizugeben wären, vornehmlich um zweierlei handeln: um die Fortsetzung und Vervollständigung der bereits vorliegenden architektonischen Aufnahmen und um die Anfertigung einer umfassenden Sammlung photographischer Darstellungen von allen architektonisch und kunstgeschichtlich bedeutenden Bauwerken etc. der Vorzeit. Wenn die vervollständigte Sammlung architektonischer Aufnahmen besonders dem strengeren Studium des Sachkenners zu dienen hätte, so würde durch die photographische Reproduktion derselben Gegenstände nicht nur eine höchst schätzenswerthe Ergänzung jener architektonischen Aufnahmen zu gewinnen sein, dieselbe würde aber auch zugleich, besonders bei angemessener billiger Vervielfältigung — etwa auf photolithographischem Wege — ein Mittel an die Hand geben, um in den Kreisen des grossen Publikums das bis jetzt leider noch sehr fehlende Verständniss und Interesse für die vaterländischen Baudenkmäler zu fördern und zu wecken.

Um jedoch für das unter den hier obwaltenden besonderen Verhältnissen als zweckentsprechend anzusehende Verfahren einen genauen Anhalt zu gewinnen, erachte ich die beratende und fördernde Mitwirkung der freien Vereinsthätigkeit für ganz besonders angezeigt. In erster Linie dürfte aber der Berliner Architekten-Verein berufen sein, mit Rath und That die Durchführung einer Angelegenheit zu unterstützen, die in so inniger Beziehung steht mit den Interessen und Bestrebungen, welche dieser Verein schon seit Jahren erfolgreich zu vertreten bemüht ist. Ich würde es daher mit besonderem Danke anerkennen, wenn es dem Verein gefallen wollte, über ein spezielles Programm für die Inventarisirung der Baudenkmäler in der Provinz Brandenburg in Berathung zu treten und mir seiner Zeit das Ergebniss dieser Berathungen mitzutheilen. Ausser einem eingehenden Gutachten über die für den bezeichneten Zweck zu treffenden Anordnungen würde mir namentlich auch eine ungefähre Angabe der Kosten werthvoll sein, welche voraussichtlich für die Durchführung der vorgeschlagenen Maassnahmen aufzuwenden sind, damit ich bei Einleitung der zur Erlangung der Geldmittel erforderlichen Verhandlungen mit der Provinzial-Vertretung mich auf möglichst gesicherte Unterlagen stützen kann. Sollte es dem geehrten Vorstande zweckmässig erscheinen, dass an den Seiten des Vereins etwa zu beschliessenden kommissarischen Berathungen ein diesseitiger Vertreter sich betheiligte, so würde ich als solchen den technischen Dezernenten des hiesigen Regierungskollegiums in Hochbau-Angelegenheiten, Regierungs- und Bau-rath Spieker bezeichnen.

Der Ober-Präsident, Wirkliche Geheime Rath
von Jagow.

An den Vorstand des Architekten-Vereins zu Berlin.

O. P. 3610.

Dieses Vorgehen des Hrn. Ober-Präsidenten giebt uns in mehr als einer Beziehung Anlass zu lebhafter Freude und berechtigt zu den besten Hoffnungen. Nicht allein, dass — entgegen früheren amtlichen Traditionen — der Beirath des Architekten-Vereins eingeholt wird, ist bemerkenswerth, sondern grösseres Gewicht noch legen wir auf die Andeutungen, welche das Schreiben über die Grundzüge des vom Ober-Präsidium vorläufig in Aussicht genommenen Planes macht. Sie bekunden, dass die Regierung ernstlich darauf bedacht ist, die Sache nicht bloss mit halben Maassregeln anzufassen, son-

dern in grossen Stile zur Lösung zu bringen. Die vorgeschlagenen Unternehmungen gehen weit über dasjenige hinaus, was unseres Wissens bisher in anderen Provinzen geschehen ist bzw. beabsichtigt wird, aber es ist gewiss, dass nur auf derartige Weise (wenn auch zum Theil mit etwas anderen Mitteln) Verständniss und dauerndes Interesse für unsere vaterländischen Baudenkmale sich im Volke wird wecken lassen.

Ein näheres Eingehen auf die angeregten Fragen, bei denen neben allgemeinen Beziehungen die speziellen Verhältnisse der Provinz Brandenburg zu berücksichtigen sein werden, behalten wir uns für eine der folgenden Nummern u. Bl. vor.

Genossenschaft deutscher Techniker. Im weitem Verfolg der früher gebrachten Mittheilungen gehen uns heute von dem Direktorium des Vereins folgende Nachrichten zu.

Von 2 zugezogenen Sachverständigen wurde dem Direktorium der Rath ertheilt, die laut §§. 15 und 16—20 beabsichtigte Unterstützung der Vereins-Mitglieder in Nothfällen, insofern dieselbe nach dem Statuten-Entwurf Sache des Zentral-Vereins sein sollte, aufzugeben und diese Seite der Vereins-Thätigkeit den Provinzial-Verbänden zu überlassen. Nicht nur geschah dies aus dem Grunde, dass bei der Ueberlassung an die Provinzial-Verbände eine spezielle Kontrolle der einzelnen Mitglieder viel leichter durchzuführen sein wird, sondern auch, weil im anderen Falle die ministerielle Genehmigung der Vereins-Statuten vielleicht Schwierigkeiten unterstehen könnte.

Neben dem Beschluss auf Befolgung dieses Rathes wurde ferner festgesetzt, dass die Errichtung einer Pensionskasse als Grundprinzip in den Vordergrund zu stellen und der Beitritt zu derselben den Mitgliedern obligatorisch zu machen sei.

Die vom Professor Heym in Leipzig für die Pensionskasse bearbeiteten Tarife wurden angenommen, und der Rechtskonsulent des Direktoriums, Rechtsanwalt Klempner in Bromberg, übernahm die endgültige Ausarbeitung des Statutes, unter Zugrundelegung vorstehender Beschlüsse. Definitive Aufnahmen von Mitgliedern können gesetzlich nicht eher beginnen, als bis das Statut die ministerielle Genehmigung erhalten hat, worüber vielleicht noch 4 bis 6 Monate verstreichen können. Das Direktorium beklagt diese Verzögerung sehr, ist aber nach Lage der Sache nicht im Stande, daran etwas zu ändern. — Wir unsererseits glauben, dass dieselbe dem bedeutenden Werke, welches dasselbe unternommen, nur zum Vortheile ausschlagen kann: Besser, schon gegenwärtig Erfahrungen machen als erst später!

Konkurrenzen.

Ausserordentliche Monats-Aufgaben und Parallel-Aufgaben des Architekten-Vereins zu Berlin. Zum 8. Januar 1876. Die Stadt Genthin beabsichtigt, auf einem ihrer öffentlichen Plätze, dessen Wahl noch freisteht, ein Denkmal für die in den letzten Kriegen Gefallenen zu errichten. Die Baukosten des Monuments dürfen den Betrag von 3000 M. nicht überschreiten. Neben dem Andenken des Vereins wird die Beurtheilungs-Kommission drei von der Stadt Genthin in der Gesamtsumme von 600 M. ausgesetzte Preise den 3 besterkannten Lösungen in der ihrem Werthe entsprechenden Vertheilung zuerkennen. — Es werden verlangt: Die nöthigen Ansichten im Maassstabe von 1:20, ein Grundriss, eine Perspektive, sowie ein Erläuterungsbericht nebst Kostenanschlag. Die nicht prämierten Entwürfe bleiben Eigenthum des Vereins.

Zum 5. Februar 1876. Einem verstorbenen Gruben-Direktor beabsichtigen seine Freunde ein einfaches, mit bergmännischen Emblemen zu schmückendes Grabmonument zu errichten. Es soll hierzu ein Projekt aufgestellt werden, bei dem Grundriss und die notwendigen Ansichten im Maassstab von 1:10, die erforderlichen Details in natürlicher Grösse zu entwerfen sind. Dem ebenfalls beizugebenden Kosten-Anschlage sind die Einheits-Preise Westfalens zu Grunde zu legen. Die Kosten des Monuments excl. Gitter sollen 1500 M. nicht übersteigen. Ausser dem Vereins-Andenken wird der besten Lösung ein Preis von 100 M. zuerkannt werden. Die nicht prämierten Entwürfe bleiben Eigenthum des Vereins.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. H. in Plauen. Ueber die Versendung der nun fertiggestellten 21 Bogen des (damit etwa zu $\frac{1}{4}$ seines Umfanges gelangten) Werkes: „Berlin und seine Bauten“ an die Theilnehmer der vorjährigen Verband-Versammlung hat der Vorstand des Berliner Architekten-Vereins im Inseratentheile von No. 91 u. Bl. eine Bekanntmachung erlassen.

Inhalt. Uebergang der fiskalischen Strassen- und Brückenbau-Last in Berlin an die städtische Verwaltung. — Monats-Aufgaben für den Architekten-Verein

zu Berlin. — Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekasten. — Marktbericht des Vereins Berliner Bau-Interessenten.

Uebergang der fiskalischen Strassen- und Brückenbau-Last in Berlin an die städtische Verwaltung.

Die seit einer Reihe von Jahren schwebenden Verhandlungen in dieser Angelegenheit scheinen den neuesten Nachrichten der Tagesblätter zufolge ihrem Abschlusse sehr nahe zu sein, da, wie verlautet, der Wechsel in der Verwaltung Seitens der fiskalischen Behörde bereits für den 1. Januar 1876 in Aussicht genommen wird. Damit dürfte denn die Grundlage für Anbahnung eines neuen Zustandes geschaffen sein, welcher einem grossen Theile der Stadt Berlin die Aussicht eröffnet, in absehbarer Zeit aus der wahrhaften Misere ihres jetzigen Strassen- und Brückenwesens, unter der die Verkehrsverhältnisse der Stadt seit Jahren schwer leiden, herauszukommen.

Noch bis vor wenigen Wochen schien die endliche Regelung dieser Angelegenheit in ziemlich weitem Felde zu stehen, da die Vertreter der Stadt sich ernstlich dagegen sträubten, das Joch auf sich zu nehmen, das in Gestalt eines von den fiskalischen Behörden aufgestellten Vertrags-Entwurfs ihnen auferlegt werden sollte. In der That enthielt dieser Entwurf mehrere theils exorbitante, theils den faktischen Verhältnissen gegenüber so unmotivirte Bestimmungen, dass die lebhaften Aeusserungen des Unwillens, welche in den Verhandlungen der Stadtverordneten-Versammlung laut geworden, sehr wohl erklärlich sind.

Jetzt heisst es, dass infolge der Gegenvorstellungen, die der Magistrat in Bezug auf jenen Entwurf beim Handelsminister erhoben hat, die wesentlichsten Steine des Anstosses aus dem Wege geräumt worden sind und ein neuer Vertragsentwurf aufgestellt worden ist, der für die Stadt um Vieles günstiger, als der frühere, gehalten sein soll. Namentlich wird betont, dass der besonders anstössige §. 4 des alten Entwurfs, welcher in Bezug auf das Besitzrecht an den Strassen mit der einen Hand fast Alles das wieder fortnahm, was er mit der andern soeben gewährt hatte, ausgemerzt worden sei, und dass auch die Bedingungen, welche bezüglich der Erhaltung einer Anzahl von öffentlichen Anlagen fiskalischerseits der Stadt aufzuerlegen gedacht wurde, nach mehr loyalen Gesichtspunkten gestaltet worden sind.

Dass durch Aenderungen dieser Art jener Vertrag für die städtischen Behörden wesentlich an Annehmbarkeit gewonnen hat, mögen wir gern zugeben, unbeschadet der Ansicht jedoch, die wir hegen, dass die Opfer, die der Stadt durch Einführung des neuen Zustandes auferlegt werden, sehr erhebliche sind, die sich nicht rechtfertigen, so lange man die Sache vom rein praktischen Standpunkte, d. i. demjenigen des Geldbeutels ansieht und Rücksichten höherer Art, wie z. B. Selbstständigkeit der städtischen Verwaltung, freie Beweglichkeit derselben, Ausgleich heterogener Zustände, und Verminderung stetiger aufreibender Kämpfe zwischen einer Anzahl öffentlicher Behörden etc. etc. aus dem Spiele lässt.

Was den nervus rerum der Angelegenheit, den Geldpunkt allein anbetrifft, so scheint es uns, dass, gelinde gesagt, die Stadt bei dem vorliegenden Vergleich ziemlich ungünstig fahren wird. Für die Uebernahme der Bau- und Unterhaltungs-Last von 135460 lfd. m inneren städtischen gepflasterten Strassen, von mehr als 30 000 m theils gepflasterten, theils makadamisirten Strassen, die in den Aussengebieten und der unmittelbaren Umgebung der Stadt liegen, und von etwa 50 Brücken über die Spree und die sonstigen Wasserzüge in und ausserhalb der Stadt soll die Stadtkasse eine zum 20fachen Betrage ablösbare Jahresrente von 655568 M. erhalten, die den Durchschnittsbetrag der in den letzten 10 Jahren (1864—1873) auf jene Anlagen staatsseitig verwendeten Kosten aller Art bildet.

Man ist zuzugeben, dass die Schätzungen, welche man anstellen kann, um eine Summe zu ermitteln, die den Lasten, welche die Stadt zu übernehmen im Begriff steht, wirklich entspricht (da man als eine entsprechende Summe die oben angeführte, die ein blosses Rechnungen-Exzerpt bildet, auf sachverständiger Seite wohl nicht anerkennen wird), in ziemlich weiten Grenzen variationsfähig ist und man daher einen bedeutenden Grad von Unsicherheit in allen diesen Spekulationen mit in den Kauf nehmen muss. Indessen bietet doch die eigene Verwaltung der gleichartigen Verhältnisse des Berliner städtischen Strassenwesens, soweit dieses schon bisher in den Händen der Stadtverwaltung lag, Anhaltspunkte genug, um unsere Auffassung, dass der bevorstehende Vergleich für die Stadtkasse ungünstig sein wird, genügend zu rechtfertigen. Wir stützen diese Ansicht auf nachstehende Zahlen-Zusammenstellung, die, fehlsam wie sie immerhin sein mag, wenigstens von dem Vorwurfe frei sein wird, dass sie ins Schwarze malt.

Nach hiesigen und anderweiten Erfahrungen sind die jährlichen Unterhaltungs-Kosten der städtischen Strassen bezw. der ausserhalb liegenden Chaussees anzusetzen wie folgt:

1) 135 460 lfd. m Strassenpflaster à 0,5 M.	= 67 730 M.
2) 30 000 lfd. m Pflasterungen und chausvirte Strassen à 0,75 M.	= 22 500 „
3) 0,25. 135 460 = rot. 34 000 lfd. m alte Strassen, grösstentheils in sehr mangelhaftem Zustande befindlich, umzulegen und durch Pflaster besserer Qualität zu ersetzen à 7,5 M.	= 255 000 „

- | | | |
|---|-------------|-----------|
| 4) 50 Brücken, grösstentheils in baufälligem Zustande befindlich, in Reparatur zu halten | à 1000 M. = | 50 000 M. |
| 5) Für allmählichen Neubau fast der sämtlichen Brücken 1/2 der Gesamt-Neubaukosten derselben mit 1/2. 50. 180 000 | = | 450 000 „ |

Summa der Jahresausgabe 845 230 M. d. i. um rot. 190 000 M. pro Jahr mehr, als der öffentliche Fiskus gewährt, und dabei aus Preisen berechnet, denen der Vorwurf, dass dieselben zu hoch gegriffen sind, gewiss nicht gemacht werden kann, und bei denen auch Mancherlei ausgelassen worden ist, was bei scharfer Berechnung hätte hinzutreten müssen.

Es kann müssig erscheinen, eine solche Rechnung jetzt noch anzustellen, nachdem von den städtischen Behörden als Grundlage für die Berechnung der Entschädigungssumme der 10jährige Durchschnitt der wirklich geleisteten Ausgaben schon früher ausdrücklich akzeptirt worden ist. Indessen rechtfertigt das Stadium, das die Angelegenheit in diesem Augenblick erreicht hat, eine solche Untersuchung wohl, da für die Erstreben sonstiger vortheilhafter Gestaltung des Vertrags noch Raum genug übrig bleibt, und die Angelegenheit so ausserordentlich folgenreich für die städtischen Finanzverhältnisse werden kann, dass ein frühzeitiges Hineintragen derselben in weitere Kreise der Bevölkerung, die der Sache zumeist laienhaft gegenüber steht, gewiss nicht als überflüssig anzusehen ist.

Monats-Aufgaben für den Architekten-Verein zu Berlin zum 8. Januar 1876.

I. Der freie Platz vor der Aussenseite des Brandenburger Thores soll eine angemessene Ausschmückung erhalten, wozu die Anordnung von Wasserkunst, Ruheplätzen, Statuen selbstverständlich frei steht. Es ist dabei Sorge zu tragen, dass zwischen dem Thore und den schräg in den Thiergarten führenden Alleen 2 Perronplätze vorgesehen und mit Gaskandelabern ausgestattet werden, um den Fussgängern möglichst gefahrlos die Passage über den Platz zu gestatten. — Maassstäbe der Situation, der Ansicht und eines Details nach freiem Ermessen.

II. Auf einem Kohlenbahnhofe soll eine Pfeilerbahn zur schnelleren Entladung der ankommenden Kohlenzüge hergestellt werden; die Höhe dieser Pfeilerbahn ist möglichst gering, jedoch so zu disponiren, dass erforderlichen Falls Landfuhrwerk darunter fahren und die Bahnwagen unmittelbar in letzteres ausladen resp. abstürzen können. Die ankommenden Kohlenzüge haben durchschnittlich 120 Achsen Stärke, der einzelne Wagen je 4,5 m Totallänge. Die Rampe zum Aufschieben dieser Züge auf die Pfeilerbahn hat eine Steigung von 1:80. — Es wird eine möglichst geringe Ausdehnung der Pfeilerbahn unter Berücksichtigung schnellster Expedition der Züge verlangt. Situation der Gleise ist anzugeben, Konstruktion statisch zu begründen.

Alle wichtigen Maasse, Annahmen und Rechnungs-Resultate sind in den Zeichnungen an geeigneter Stelle einzutragen.

Personal-Nachrichten.

Der bisher bei der Ostbahn angestellt gewesene Eisenbahn-Maschinenmeister Wichert ist von Bromberg nach Berlin versetzt und demselben die Maschinenmeisterstelle im techn. Eisenb.-Bureau des Minist. f. Handel, verliehen worden.

Die Bauführer Prüfung haben abgelegt: Otto Jahn aus Neudamm, Hermann Brandt aus Erfurt, Bernhard Richter aus Graefenhainichen, Carl Rommel aus Salzungen, Franz Petri aus Posen, Richard Klauwell aus Langelsalza, Oscar Stimm aus Berlin.

Ausfall der diesmaligen Herbstprüfung für Bauführer in Aachen. Es wird uns mitgetheilt, dass von 7 Kandidaten, die sich gemeldet, 5 zur Prüfung zugelassen worden sind, aber keiner dieselbe bestanden hat.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. P. L. in B. Der Ausdruck „Ziegelputzbau“ in dem Programm der jüngsten Leipziger Konkurrenz ist kein sächsischer Provinzialismus für Ziegelrohbaus, sondern besagt unzweifelhaft, dass das Mauerwerk von Ziegeln ausgeführt und dann verputzt werden soll; es ist bei Wahl desselben wohl zunächst Absicht gewesen, einerseits den Ziegelrohbaus, andererseits den im übrigen Sachsen noch dominirenden Bau mit Bruchsteinen auszuschliessen. Dass Leipzig für seine Volksschulen den Putzbau und nicht den Ziegelrohbaus wählt, ist wohl nicht auffällig, da die Technik des Rohbaues in Sachsen noch verhältnissmässig wenig geübt wird. Wenn — wie es für jene Konkurrenz ausdrücklich vorgeschrieben worden ist — die architektonischen Gliederungen aus echtem Steinmaterial angefertigt werden, darf eine solche Wahl wohl auch keinem Bedenken unterliegen.

Hrn. W. K. in Berlin. Ein Urtheil über die Güte und Brauchbarkeit der Zementfabrikate bestimmter Firmen abzugeben, müssen wir aus naheliegenden Gründen ablehnen. Wir

rathen Ihnen nur zu Versuchen, durch welche Sie ein eigenes Urtheil sich verschaffen können.

Hrn. K. H. in Hörter. Sog. „Luft-Verschliessungs-Zylinder“ liefert die Firma Emil Reichnow in Berlin W., Friedrichstr. 56.

Abonnent in B. Wenn nicht ausdrücklich vereinbart worden ist, dass ein Unternehmer die Zeichnungen und den Kosten-Anschlag für einen ihm zu übertragenden Bau gratis zu liefern sich verpflichtet, so ist er zweifellos berechtigt, für jene Arbeiten, die er nicht als Unternehmer, sondern als Architekt geleistet hat, Bezahlung zu beanspruchen. Ein Unterschied in der formalen Qualifikation des betreffenden Technikers kann seit Einführung der Gewerbefreiheit nicht mehr in Betracht kommen, und es ist gleichgültig, ob und mit welchem Rechte sich derselbe Kgl. Baumeister, Privat-Baumeister, Maurer- bzw. Zimmer-Meister nennt, oder ob sich derselbe schlechthin als Architekt bzw. Unternehmer bezeichnet. — Eine Entschädigung für die Leitung der Arbeiten kann nach unserer Ansicht von einem Unternehmer nur dann beansprucht werden, wenn ihm dieselbe von dem Bauherrn ausdrücklich übertragen worden ist, und auch in diesem Falle selbstverständlich nur in Bezug auf die Arbeiten der übrigen, am Bau beschäftigten Unternehmer. Andernfalls würde von dem Bauherrn wahrscheinlich mit Erfolg behauptet werden können, dass die angebliche Leitung des Baues sich auf freiwillige Verabredungen behufs besseren Ineinandergreifens der einzelnen Arbeiten beschränkt habe.

Hrn. G. H. in Görlitz. Angaben über das Verhältniss der für einen Kirchenbau zu Grunde zu legenden Kirchgänger-Zahl zu der Gesamt-Seelenzahl der Gemeinde finden Sie in uns. „Deutschen Bau-Kalender“, S. 33 Jahrg. 1876. Zwischen katholischen und evangelischen Gemeinden wird in dieser Beziehung kein Unterschied gemacht.

Auszug aus dem Markt-Bericht des Vereins Berliner Bau-Interessenten (Berliner Bau-Börse.) vom 25. November 1875.

Gruppe I. (Bausteine, Mörtel, Thonwaren.) Bei flauer Baulust und dem Streben der Ziegeleibesitzer, noch vor Schiffahrtsschluss viel Waare heranzubringen, füllen sich die Stätteplätze sehr. Gesucht wurden Klinker und Rathenower II. Qual. in grösseren Posten zu ermässigten Preisen.
Heutige Notirungen.

Sämmtliche Preise verstehen sich loco Berlin, Ufer od. Bahnwagen, in Mark pro Tausend.		I Qual.	II Qual.	III Qual.
Hintermauerungs-Ziegel	Normal-F.	39	35	32
dito	Mittel-F. (24zm)	34	30	25
dito	klein F. (23zm)	—	31	—
Rathenower, Braunkohlen-, Thon-Ziegel und ähnliche	Normal-F.	52	48	39
dito	Mittel-F.	48	42	—
Verblend-Ziegel	Normal-F.	100	75	62
dito	Drei-Quartiere	90	—	—
dito	Halbe	70	48	—
dito	Ein-Quartier	45	33	—
Klinker	Normal-F.	72	57	—
dito	Mittel-F.	60	50	39
dito	klein F.	—	35	33
Loch-Ziegel	Normal-F.	60	45	—
dito	Mittel-F.	—	—	—
Poröse Thon-Voll-Ziegel	Normal-F.	40	37	—
dito	Mittel-F.	37	35	—
Poröse Thon-Loch-Ziegel	Normal-F.	40	38	35
dito	Mittel-F.	—	—	—
Dachziegel (Biberschwänze)	—	45	42	37
Künstliche Sandstein-Verblender	—	54	48	42
Kalk pro Hektoliter fr. Bau	—	2	40	2
Hydraulischer Kalk pro 150 ^k brutto	—	10	9	50
Gyps pro 75 ^k fr. Bau	—	3	25	3
Zement pr. 175—180 ^k brutto	—	12	11	9
Chamottesteine, Normal-Format	—	120	96	—
do. Klein-Format	—	111	—	—
Chamottemörtel pro 50 ^k	—	1	25	—

Gruppe II. (Nutzholz, Zimmer- und Tischlerwaren.) Umsätze sehr gering trotz vielen Angebots.

Geschnitt. kiefl. Balken bis 2 1/2 m st. bis 9 m lg. 40—50 M. p. kb^m
do. bis 12 m lg. 48—60 M. p. kb^m
do. bis 14 m lg. 58—70 M. p. kb^m

Gebeilte kiefl. Blk. 1/2—1 1/2 m st. in Lad. kurz u. l. 10—11 1/2 Sg. p. kb^k
Geschnitt. kiefl. Hölzer einstiel. in Lad. kurz u. l. 9 1/2—11 Sg. p. kb^k

Dachlatten I. Kl. Mühlen- u. Handschnitt, 51—60 M. per Schock
do. II. Kl. Mühlen- u. Handschnitt, 39—45 M. per Schock
Besäumte kiefl. Bretter 1/2 m st. (Schalbretter) pro kb^k 1,1—1,15 M.
do. 1/2 m st. je nach Breiten pro kb^k 1,2—1,4 M.

Besäumte tann. Bretter 1/2 u. 3/4 m je n. Breiten pro kb^k 1,05—1,15 M.

Gruppe III. (Eisen, Metalle, Maschinenbau.) Preise für Roheisen behaupteten sich nicht nur, sondern vermochten in einigen Fällen sogar eine geringe Avance aufzuweisen. Die Preise für Metalle sind bei geringem Bedarfe hier am Platze unverändert geblieben. Wir notiren:

Roheisen in Glasgow mix. num. warr. 60% sh. per ton.

Schlesische Eisen	144,5—148,5 M.	pr. 1000 ^k loco Hütte,
Westfälische	156—161	pr. 1000 ^k „ „
Luxemburger Puddelleisen	45—47	pr. 1000 ^k „ „
Walzeisen hier am Platze	9,00	9,25 pr. 50 ^k
Schlesische Platten	do.	10,75—10,85 pr. 50 ^k
Eisenbahnschienen	do.	6,00—6,75 pr. 50 ^k
Kupfer, div. Sorten	do.	88,00—93,00 pr. 50 ^k
Zinn, Banca	do.	95,00—96,00 pr. 50 ^k
Zinn I., Lamm	do.	91,50—92,00 pr. 50 ^k
Zink	do.	25,00—26,00 pr. 50 ^k
Blei	do.	23,00—24,00 pr. 50 ^k
Einfache Treibriemen, Prima-Qualität	6,40	7,00 pr. k
Doppelte	in allen Dimens.	7,00—7,50 pr. k
Prima Maschinen-Oele	80,00	90,00 pr. 100 ^k
Maschinen-Talg	100,00—102,00	pr. 100 ^k

Gruppe IV. (Bedachungsmaterial.)

Dachschiefer, engl.

20/10.	20/12.	24/14.	24/12.	22/12.	22/11.	20/10.	19/10.
504	490	445	385	351	325	260	230 M.

franko Waggon Berlin. Dachschiefer (blau franz. la.)

20/10. 19/10. 14/8. 12/8.

198 120 96 78 M. desgl.

Rohdachpappe in Tafeln und Rollen pr. 50^k 10 bis 12,50 M.
Getheerte Pappe pr. 15 □ m 7,00—8,50 M. Nat. Asphalt in Broden je nach Qualität pro 50^k 2,20 M. ab Hannover und pro 50^k 2,60 M. hier. Asphalt-Dachlack pr. 50^k 5 M. △ Dachlatten pr. 1440^k 25—25,50 M.

Zinkbleche: Nr. 8—20. 0,65 × 2m }
0,80 × 2m } 30 M. pr. 50^k
1 × 2m }

gewellt 1 „ „ 50 „ höher.

Holzzementbedachung mit 4 Decklagen prima Papier und Kiesschüttung M. 3—3,50 pr. □ m Holzementbedachung mit 1 Lage getheerter Dachpappe und 3 Lagen Papier und Kiesschüttung M. 3,25—3,50 pr. □ m.

Rohrnägel 13/12. 10/12. 10/10.

0,47 0,54 0,80 M.

Rohglas-Dachplatten 6mm gerippt oder gerautet bis 1/2 □ m pr. □ m 0,70 M. desgl. bis 1 □ m pr. □ m 0,85 M.

Gruppe V. (Innerer Ausbau.)

Flügelthüren 39mm div. Maasse	28,00—36,00.
Sechsfüllungsthüren 39mm div. Maasse	18,00—21,25.
Vierfüllungsthüren 39mm div. Maasse	11,50—13,75.
Zweifüllungsthüren 32mm div. Maasse	9,00—9,50.
Futter zu Flügelthüren 156mm Tiefe glatt	4,75.
do. 156mm do. ausgegründet	6,50.
Füllungs Futter 287mm	14,50.
do. 287mm mit Kehlstoss	16,50.
Futter zu einfachen Thüren 418mm glatt	18,25.
do. do. 418mm ausgegründ.	20,35.
Einf. Fenster 32mm stark	4,25.
Zweif. do. 32mm do. m. Latteibrett 156mm	8,40.
do. do. 40mm do. do. 170mm	11,50.
Einfache vierf. Fenster 33mm stark mit Latteibrett 170mm	14,00.
Vierf. Doppelfenster 40mm stark mit Latteibrett 156mm	37,50.
Sechsf. Doppelfenster 40mm stark mit Latteibrett 156mm	54,00.
Fussboden gehblt. u. gesp. 34mm stark p. □ Fuss	0,29.
do. do. 28mm do. do.	0,24.
Eichen furnirte Parquets, à □ Fuss verlegt	1,05.
do. massive do. do.	0,95.
do. Stabboden, à □ Fuss verlegt	0,90.
Zweifügl. Fensterbeschlag, incl. Anschlagen	2,75.
Vierfügl. do. do.	4,80.
do. Doppelfenster-Beschl. do.	23,70.
Stubenthürbeschlag do.	7,00.
Flügelthürbeschlag do.	19,50.
Fussbodenanstrich, 3mal, pro □ m	0,50.
do. 3 u. 1mal lackirt, pro □ m	0,75.
Wandanstrich in beliebigen Steinpatentfarben pro □ m	0,20.
Spiegelglas. unbelegt, geschliffen 30% unter Aachener Tarif	
Weisses Rheinisches Tafelglas zu Vorderfenstern pro □ Fuss eingesetzt	0,45.—0,48.
Doppelt stark 50% theurer.	
Halbweisses Glas zu Hinterfenstern pro □ F.	0,25.—0,30.

Gruppe VI. (Hypothen und Grundbesitz.) I. Hypothen. Kleinere Beträge in bester Stadtgegend 4 1/4 % gefr., Grössere Beträge in bester Stadtgegend 5 % zu lassen. Mittel Stadtgegend 5—5 1/2 % zu lassen. Entfernte Stadtgegend 6 % gefragt.

II. Hypothen. Hinter kleinen Summen in bester Stadtgegend innerhalb der Feuerkasse 4—6 % sehr gefragt. Mittelgegend 6 1/2—7 1/2 % zu lassen. Grössere Beträge 6 1/2—8 % kl. Ums. Entfernte Stadtgegend 7 1/2—8 % kl. Ums. Guts-Hypothen innerhalb Pupillarität 4 1/4—5 % zu lassen.

Baugelder. Beste Stadtgegend 5 % Zins u. 5—6 % Damno zu lassen. Gute Stadtgegend 6—8 % Damno gefragt. Entfernte Stadtgegend —